CER SENIN

Revista Forțelor Aeriene Române www.roaf.ro/ro/cersenin Nr. 2 (97) ◆ 2008

Să vină primăvara
Și să ne pară bine de fiecare floare
Pe care o privim;
Și printre-atâtea valuri,
De fluturi și albine,
Cu brațele deschise,
De CER să ne lovim!

PER ASPERA AD ASTRA

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Președinte
general-maior Ion Ștefan
e-mail: istefan@roaf.ro

Membri
general-maior CÂRNU FĂNICĂ
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
e-mail: lburhala@roaf.ro

general de flotilă aeriană VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Redacția

Redactor-șef:
căpitan-comandor ȘTEFAN POPA;
e-mail: pstefan@yahoo.com

Secretar de redacție:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactor:
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@yahoo.ro

SUBOFIȚER CU EVIDENȚA:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
jurnalistul@gmail.com

Procesare texte:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

Corectură:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Traducere texte:
GABRIELA GROZA

SUMAR

INTERVIU
4 Performanță prin profesionalism

AGENDĂ
6 Bilanț 2007
7 Antrenament la simulator
8 Elicoptere pentru NATO și UE

ARMATA ȘI BISERICA
9 Asistența religioasă în armată

OBIECTIVE 2008
10 Zburătorii de la Luna
12 Oameni și avioane
13 Zborul ca instrucție

COMUNICAȚII ȘI INFORMATICĂ
14 Programul "Ghidul" – exprimare tehnică contemporană

NATO – ÎN SCHIMBARE
16 Întărirea cooperării NATO cu organizațiile internaționale

ALBUM "CER SENIN"
18 Sistemul Integrat de Apărare Antirachetă

UNITĂȚI DE ELITĂ
20 Centrul Operațional Aerian Principal
23 Baza 90 Transport Aerian

PROFESIONIȘTII
24 Coordonarea Mișcării

SPORT ȘI POEZIE
26 Pregătirea concursurilor aplicativ-militare de iarnă

LEGENDE ALE AVIAȚIEI ROMÂNE
27 Ștefan Protopopescu

INSTRUCȚIE
28 Tineri în luptă

REPORTAJ
30 La nord... de sud

ÎNVĂȚĂMÂNT
32 Boboc la Academia Forțelor Aeriene

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiția specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Responsabilitatea privind tehnoredactarea și corectura revine în totalitate redacției revistei

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5,
sector 1, București
Telefon/Fax: **021/318.54.66**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.07;
C 1011.00

Coperta I
Foto la Academia Forțelor Aeriene
Coperta IV
Tablou semnat de pictorul Ion Țarălungă

Tipărit la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei sub comanda nr. 4706/2008s

Bilanţ 2007

FORŢELE AERIENE ŞI-AU ÎNDEPLINIT MISIUNEA!

Marţi, 12 februarie a.c., a avut loc, la sediul Statului Major al Forţelor Aeriene, autoevaluarea stării Forţelor Aeriene în anul 2007. La această activitate au participat secretarul de stat şi şef al Departamentului pentru Politica de Apărare şi Planificare, domnul **Corneliu D.V. Dobriţoiu,** şeful Statului Major General, **amiralul dr. Gheorghe Marin,** şefi ai structurilor centrale din Ministerul Apărării, şefi ai direcţiilor din Statul Major General, şefii categoriilor de forţe, alţi invitaţi, generali şi ofiţeri cu funcţii de răspundere în Forţele Aeriene.

(continuare în pag. 6)

HAWK – stagiu de instruire în Olanda

În ultimul semestru al anului trecut, o delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene, formată din 5 militari şi condusă de **căpitanul Flavius Marineanu,** comandant baterie logistică în cadrul Batalionului HAWK, a efectuat un stagiu de instruire în mentenanţa sistemelor de rachete sol-aer HAWK la DePeel, Olanda.

Obiectivele generale planificate a fi atinse pe parcursul acestei instruiri au constat în: ◆ însuşirea şi respectarea regulilor de siguranţă în exploatarea tehnicii HAWK; ◆ cunoaşterea sculelor şi aparaturii de măsură şi control speciale; ◆ periodicitatea şi volumul lucrărilor de mentenanţă; ◆organizarea atelierelor de executare a mentenanţei; ◆ cunoaşterea atribuţiilor personalului de operare şi mentenanţă; ◆normele de consum carburanţi-lubrifianţi şi materiale de întreţinere; ◆ executarea mentenanţei la autocamioanele DAF, grupurile electrogene şi instalaţiile de aer condiţionat.

Cunoştinţele şi deprinderile practice dobândite de personalul batalionului HAWK în stagiul de instruire din Olanda pot constitui o bază solidă pentru executarea mentenanţei complete şi corecte la autocamioanele DAF 5442, grupurile

electrogene DA 450 şi instalaţiile de aer condiţionat din dotarea complexului. De asemenea, tehnicienii români care au participat la acest stagiu de instruire sunt în măsură să pregătească alţi militari din ţară pentru executarea lucrărilor de mentenanţă, la sistemele amintite, în volum complet.

Căpitan

FLAVIUS MARINEANU ■

Editorial

În urmă cu peste 3.000 de ani, Elihu, un bărbat înţelept din Orientul Apropiat, a spus: „Priveşte spre cer şi vezi!". Ai contemplat vreodată cerul într-o noapte senină? Ar trebui s-o facem cu toţii. Cu ochii liberi nu putem observa decât 5.000 de stele. Dar galaxia noastră, numită şi Calea Lactee, numără peste o sută de miliarde de stele. Şi câte galaxii mai există încă! Astronomii afirmă că sunt miliarde de galaxii.

În zilele noastre, oamenii copleşiţi de preocupările şi grijile zilnice, luaţi de curentul haosului şi neantului, uită să mai privească cerul. Poate şi pentru că verticalitatea cere de multe ori osteneli peste puterile fiinţei umane. Sau, poate suntem prizonierii erei informaţiei. Aceasta copleşeşte, timpul aleargă, ... iar prezentul apasă. Şi astăzi, din fericire, mai sunt oameni care reuşesc să ţină mintea trează şi privirea spre cer, şi aceasta datorită în mare parte profesiei lor, care cere o anumită vocaţie. Printre aceştia se numără şi aviatorii.

Piloţii sunt creaţi de divinitate

PRIVEŞTE SPRE CER ŞI VEZI!

mai mult pentru cer, decât pentru pământ, de aceea ei mai sunt numiţi şi oamenii cerului. Osteneala pilotului care brăzdează înaltul cerului, odată ajuns acolo sus, este răsplătită din belşug, din bunătatea şi fericirea dumnezeirii. Când ajungi să vezi şi să cunoşti cerul, să te hrăneşti cu parfumul frumuseţii depline şi să te prinzi în horă cu norii care te însoţesc, să admiri cu uimire panorama de vis a unei văi acoperite de un ocean verde şi pe cea a munţilor încărcaţi de zăpadă, când simţi şi trăieşti clipe de nedescris, nici o glorie a pământului, nici cel mai bun prieten, nici cea mai mare iubire, nimic din toate aceste lucruri nu mai prezintă importanţă pentru tine în acele momente, căci trăieşti clipele veşniciei. Nu de puţine ori, omul cerului rămâne fără cuvinte la întrebarea: Ce ai văzut acolo, sus...? Tăcere, tăcere, ... taină fără sfârşit.

În pilot, societatea modernă regăseşte în cele din urmă vechiul pact teosofic care a compensat întotdeauna puterea prin asceză, plătind divinităţii cu moneda „fericirii" umane. Aşa că pilotul este într-o situaţie care comportă în atât de mare măsură un aspect vocaţional, încât ea însăşi este preţul unor macerări prealabile, al unor demersuri iniţiatice, menite să-l pună la încercare pe ucenic (trecerea prin camera de altitudine, prin cea de centrifugare...). Talentul pentru zbor se şlefuieşte, dar nu se câştigă, poate, cel mult, sporeşte prin studiu; cu el te naşti. Cât despre puterea de a îndura, ni se spune că, aşa cum se petrec lucrurile în orice iniţiere, ea nu este de ordin fizic: triumful asupra încercărilor prealabile este, la drept vorbind, rodul unui dar spiritual. Iar piloţii sunt dotaţi pentru zbor aşa cum alţii sunt chemaţi de Dumnezeu pentru a-I sluji.

Căpitan-comandor

ŞTEFAN POPA

Anul 2008 va reprezenta un an foarte dificil pentru managementul Forţelor Aeriene Române, ţinând cont că trebuie să realizăm o corelare perfectă a bugetului avut la dispoziţie cu sarcinile pe care le are de îndeplinit categoria noastră de forţe.

PERFORMANȚĂ PRIN PROFESIONALISM

Interviu cu generalul-locotenent CONSTANTIN CROITORU, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene

– Domnule general, ştim că aţi participat la analizele de autoevaluare efectuate recent în marile unităţi ale Forţelor Aeriene. Care sunt concluziile dumneavoastră, în ceea ce priveşte categoria noastră de forţe, la acest început de an?

– În primul rând, trebuie să plecăm de la premisa că Forțele Aeriene Române au avut un an, 2007, cu performanțe semnificative. Însă, nu-i mai puțin adevărat că există și implicații majore defavorizante, care se datoresc faptului că tehnica se află la sfârșitul ciclului ei natural de viață, atât în privința avioanelor, cât și a rachetelor sol-aer. Numai priceperea și efortul, mult peste cel normal, depus de oameni, au făcut să avem performanțe și împliniri. Țin neapărat să subliniez acest fapt, deoarece multe deficiențe tehnice și lipsa de bani au fost suplinite datorită experienței și profesionalismului oamenilor de la toate nivelurile.

Din păcate, această stare de lucruri privind uzura morală a tehnicii este o realitate care se va menține și în cursul anului 2008: tehnica va influența întreaga gamă de activități specifice – în special MiG-21 LanceR ne va pune probleme – și poate de aceea privim cu optimism achiziția avionului multirol.

Restricțiile bugetare pentru anul 2008 vor afecta serios nivelul de instrucție. De asemenea, serviciile de mentenanță și programele de achiziții vor fi, probabil, întârziate. Procesul de instrucție se va reduce la aproximativ 60% din planificarea inițială și din nevoile reale ale sistemului de a se instrui, cu implicații majore în ceea ce privește nivelul de pregătire al piloților militari, al controlorilor de trafic aerian, al celor care exploatează rachetele sol-aer și stațiile de radiolocație. Dintre toate categoriile, în opinia mea, piloții militari sunt cei mai văduviți. Orice diminuare semnificativă a volumului instrucției în zbor are efecte negative asupra tinerei generații și, deci, a perspectivei Forțelor Aeriene. Pe acest tărâm, al instrucției, ce ai pierdut, pierdut rămâne. Lipsa de investiții curente, persistentă la acest moment, va avea efecte neplăcute în viitorul apropiat și mediu.

– Jumătatea anului trecut a găsit Forţele Aeriene Române executând Serviciul Poliţie Aeriană în Ţările Baltice – BALTICA '07 –, una dintre cele mai importante misiuni externe îndeplinite în ultimii ani de aviatorii români. Cum sunt percepuţi profesioniştii noştri de către aliaţii din NATO? Dar de către partenerii de misiuni?

– După ce contactele noastre cu diferiți parteneri din forțele aeriene ale altor state s-au îndesit, după ce am fost „probați" în nenumărate aplicații multinaționale din țară sau din străinătate, părerea generală a partenerilor noștri s-a schimbat foarte mult în bine. Primul aspect remarcat la cele mai înalte niveluri de conducere și comandă a fost profesionalismul oamenilor care, într-un timp extrem de scurt, au reușit să lucreze coordonat după reguli NATO sau ale Uniunii Europene. Din acest punct de vedere, ne putem considera parte a sistemului.

Totodată, structura denumită generic Comandamentul Operațional Aerian Principal este parte de conducere în spațiul aerian NATO, o entitate apreciată foarte bine de partenerii noștri, acest suport venind dinspre performanțele tehnicii deținute și din cunoștințele aplicate ale oamenilor. Este știut faptul că Statul Major al Forțelor Aeriene exercită conducerea operațională prin Comandamentul Operațional Aerian Principal pentru menținerea suveranității spațiului aerian, intervenția în situații de urgență civilă și proiecția în teatru a entităților structurale aflate sub comandă sau destinate NATO. După misiunea BALTICA '07, aprecierile generale foarte bune în cadrul Alianței au fost pentru felul în care am susținut misiunea și am îndeplinit-o în teatru.

De asemenea, deși se cunosc

câteva limitări, obiective la acest moment, pentru tehnica pusă la dispoziția NATO, etapele succesive de certificare și afirmare a forțelor destinate Alianței, în anul 2007, au fost trecute foarte bine. Amintim aici avioanele de vânătoare, varianta MiG-21 LanceR aer/sol, aeronava de transport C-130 Hercules, modulul EOD, elicopterele de transport modernizate Puma SOCAT.

Pe baza acestor considerații, putem afirma că Forțele Aeriene Române reprezintă, în acest moment, cea mai flexibilă, cea mai dinamică și cea mai omogenă categorie de forțe a Armatei Române.

– Eforturile ultimilor ani privind operaționalizarea Forțelor Aeriene sunt evidente. Care este stadiul procesului de restructurare a categoriei noastre de forțe ?

– Procesul de reorganizare structurală de bază, așa cum a fost definit în Strategia de Transformare a Armatei Române, s-a încheiat, în ceea ce privește Forțele Aeriene, în anul 2005. În anul 2007 au fost puse în aplicare măsuri de ajustare menite să configureze o structură de forțe flexibilă, funcțională, în măsură să execute misiunile ce-i revin și să asigure funcțiunile necesare în perspectiva implementării programelor majore de achiziții.

Conform Directivei de Planificare a Apărării numărul 07, Forțele Aeriene Române s-au apropiat de sfârșitul restructurărilor. Ca și în anul precedent, anul 2008 va produce, începând chiar cu perioada următoare, doar reajustări ale categoriei noastre de forțe. Acestea vor urmări ca sistemul să devină performant la nivel de infrastructură. În acest sens, vom urmări flexibilitatea și mobilitatea structurilor independente, în concordanță cu concepția NATO de ducere a luptei, aceste sarcini revenind, pe cât posibil, unei structuri. Ținând cont de noile aspecte de ducere a luptei, într-un mediu de securitate total schimbat, vom încerca să adaptăm structura și misiunile ei în concordanță cu schimbările majore produse pe acest plan.

În ansamblu, efectivele Forțelor Aeriene se află la limita minimă a ponderii lor din totalul efectivelor armatei. Din acest moment, orice reducere semnificativă de efective va avea ca implicații desființarea unor structuri, reconsiderarea repartiției sarcinilor în cadrul ofertei de forțe, reluarea procesului de operaționalizare, certificare și afirmare a structurilor desemnate să preia misiunile, precum și disfuncții în implementarea managementului carierei individuale.

Nivelul actual de încadrare cu personal permite – cu unele excepții – îndeplinirea misiunilor și angajamentelor asumate, numai în condițiile actualului grad de disponibilitate a tehnicii. Prin măsurile de suplimentare a numărului de locuri din instituțiile de formare a specialiștilor de armă pe filieră directă și indirectă și limitarea ieșirilor voluntare din sistem, vom încearca să ajungem la un nivel optim de încadrare a unităților.

Acest subiect, al resursei umane, întotdeauna complicat, pentru că este vorba despre om – luptător și cetățean – comportă multe aspecte importante de abordat. Unul singur însă nu vreau să-l omit. Consider logic și normal ca în structura personalului militar din Forțele Aeriene să existe un număr mai mare de ofițeri, respectiv 18% față de 15% propus la nivelul Armatei Române, și la maiștri militari de 37% față de 34% propus la același nivel, deoarece, prin specificul nostru, elementul luptător este reprezentat de ofițerul pilot, ofițerul de rachete sol-aer și de radiolocație, precum și de către specialiștii care exploatează instalațiile complexe.

– Între elementele de bază ale conceptului de securitate aeriană viitoare a României se află și problematica avionului multirol care va înlocui aeronavele MiG-21 LanceR. Este aceasta o decizie strategică? Ca profesionist de aviație, ca pilot, care vă este opinia?

– Odată cu intrarea în înzestrarea Forțelor Aeriene Române, noul avion de luptă multirol nu va reprezenta pur și simplu un nou tip de armă în inventarul acestora, ci mult mai mult, o nouă capabilitate. Impactul acestei platforme aeriene de luptă nu se va limita la o nouă generație de tehnologie aeronautică, ci doctrina, strategia, infrastructura de operare și cea de suport, resursele umane, educația și sistemele de instruire vor trebui să fie schimbate, adaptate și armonizate, astfel încât toate să concureze la definirea și susținerea noii capabilități.

Totuși, în această problematică îmi permit să afirm că am două opinii: cea de pilot militar și cea de general. Ca pilot, îmi doresc un avion performant, care să răspundă cât mai bine cererilor impuse de NATO și de Uniunea Europeană. În toate actele la care, legal, am fost semnatar, am obiectat argumentat și am promovat hotărât ideea contractării unui avion nou. Pe de altă parte, ca general al Armatei Române, am obligația de a gândi și proiecta viitorul acestei categorii de forțe în perspective mult mai largi. În contexte complexe și pentru perioade de timp istorice. Cu toate acestea, nici aspectul financiar al viitoarei noastre dotări nu este de neglijat. În acest moment, la nivelul Ministerului Apărării și al Guvernului României se analizează responsabil și argumentat toate posibilitățile reale de înzestrare cu aeronave multirol, urmând a fi aleasă varianta optimă nu atât pentru Forțele Aeriene Române, cât pentru statul român.

– Ce alte aspecte de interes pentru cititorii noștri considerați că trebuie subliniate?

– Anul 2008 va reprezenta un an foarte dificil pentru managementul Forțelor Aeriene Române, ținând cont că trebuie să realizăm o corelare perfectă a bugetului avut la dispoziție cu sarcinile pe care le are de îndeplinit categoria noastră de forțe. Se vor face ajustări sau modificări ale planului de instrucție, pe care eu le doresc pozitive, atunci când vor fi aplicate corecțiile bugetare. Pe de altă parte, vom lansa o discuție la nivelul Forțelor Aeriene Române pentru a găsi un echilibru între funcțiile libere dintr-o unitate, cu surplusul de oameni dintr-o altă unitate. Este posibil ca acest aspect să presupună, într-o anumită măsură, reproiectarea carierei pentru anumite categorii de personal. Mă gândesc la faptul că la aviația de transport și la elicoptere sunt locuri libere, însă lipsesc piloții și tehnicienii, iar la aviația de vânătoare sunt piloți cu perspective foarte reduse. Ce se poate face? O verificare atentă a „istoricului" fiecăruia privind aptitudinile și evoluția în zbor și trecerea la o altă categorie de aviație, cu șanse reale de a evolua și progresa în carieră.

– Un gând de final?

– Tuturor celor ce trudesc în beneficiul Forțelor Aeriene Române le doresc un an mai bun și ...Cer Senin!

A consemnat, comandor (r)
DUMITRU BERBUNSCHI ■

FORŢELE AERIENE ŞI-AU ÎNDEPLINIT MISIUNEA!

(urmare din pag.3)

Anul 2007 a fost, cum aveau să afirme şi ceilalţi vorbitori, un an cu o încărcătură aparte, generată de amploarea şi redimensionarea structurilor militare din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Secretarul de stat şi şeful Departamentului pentru Politica de Apărare şi Planificare, Corneliu Dobriţoiu, amiralul dr. Gheorghe Marin, şeful SMG, şi generalul-locotenent Constantin Croitoru, şeful SMFA

Analiza activităţii Statului Major al Forţelor Aeriene în 2007 s-a desfăşurat, şi în acest an, într-un mod specific, generat atât de participarea celor mai importanţi factori de decizie politică şi militară, cât şi de rigoarea şi pertinenţa autoevaluării prezentate asistenţei.

"Anul 2007 – afirma **generalul-locotenent Constantin Croitoru,** şeful Statului Major al Forţelor Aeriene – a reprezentat anul testării capacităţii operaţionale a Forţelor Aeriene de a îndeplini întreaga gamă a misiunilor ce îi revin, atât la nivel naţional, cât şi internaţional.

Forţele Aeriene au executat permanent Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană sub comandă NATO, Supraveghere Electronică, Supraveghere NBC, Intervenţie Umanitară şi Intervenţie EOD sub comandă naţională, transportul aerian al contingentelor româneşti în/din teatrele de operaţii (Afganistan, Balcani, Irak) şi susţinerea acestora cu muniţii, tehnică şi materiale specifice.

Din cele peste 550 de misiuni de transport aerian executate, mai mult de 100 au reprezentat misiuni externe, efectuate în mare parte în teatrele de operaţii".

În perioada 01.08 – 01.11.2007, Forţele Aeriene au îndeplinit cu succes misiunea BALTICA '07 în Ţările Baltice. Detaşamentul, format din 67 de militari şi 4 aeronave MiG-21 LanceR aer-aer, a avut ca scop executarea de operaţii de apărare colectivă, misiuni de Poliţie Aeriană sub comandă NATO, în cooperare cu forţele Naţiunii Gazdă, în zona de responsabilitate (AOR) ordonată de comandantul JFC BRUNSSUM. În cadrul misiunii, au fost executate aproximativ 250 de ieşiri/aeronavă, totalizând peste 230 ore de zbor la viteze şi înălţimi variabile, precum şi peste 500 de dirijări aeronavă, la standardele impuse. Toate acestea au atras aprecieri pozitive din partea structurilor NATO responsabile pentru misiune.

S-a apreciat faptul că marile unităţi şi unităţile Forţelor Aeriene sunt în măsură să aplice planurile privind asigurarea capacităţii de reacţie imediată şi de ridicare a capacităţii operaţionale, să treacă la îndeplinirea unei misiuni de luptă şi că au, de asemenea, capacitatea de a interveni la solicitarea autorităţilor locale pentru a gestiona, în condiţii foarte bune, intervenţiile în caz de urgenţe civile.

Tot cu această ocazie au fost dezbătute probleme referitoare la activitatea de comandă şi control, cu precizarea că actul de comandă-control poate fi îmbunătăţit prin implementarea pachetelor de capabilităţi cerute de NATO. Acestea se referă la instalarea reţelei de transmitere a documentelor NATO clasificate (CRONOS), instalarea Sistemului Integrat de Comandă şi Control (ICC) al NATO la instalarea criptorului necesar schimbului de date despre situaţia aeriană între Centrul de Raportare şi Control (CRC) Bucureşti şi AWACS, interfeţele CRC – apărarea aeriană cu baza la sol şi CRC – Forţele Navale.

În cadrul discuţiilor s-a făcut referire şi la faptul că, în anul 2007, au fost întâmpinate greutăţi pentru crearea structurilor dislocabile, conform cerinţelor Alianţei, pentru forţele care se vor pune la dispoziţia NATO. Aceste structuri dislocabile trebuie să beneficieze de logistică, şi de sprijin de luptă, astfel încât să poată acţiona de pe orice bază aeriană aflată în afara teritoriului naţional. În acest context, pe linie logistică se impune achiziţia, începând cu anul 2010, a avioanelor multirol şi asigurarea corespunzătoare a finanţării programelor de modernizare a elicopterelor şi avioanelor C-130, conform graficelor planificate. De asemenea, procedurile de achiziţie a echipamentelor EOD, de autoprotecţie şi comandă-control nu s-au finalizat şi vor continua în anul 2008.

SMFA – sala NATO

Astfel, secretarul de stat Corneliu Dobriţoiu a ţinut să evidenţieze spiritul de corp al aviatorilor, profesionalismul piloţilor, rachetiştilor, artileriştilor şi radiolocatoriştilor, devotamentul şi abnegaţia militară. Domnul Dobriţoiu a atras, totodată, atenţia audienţei privind mentenanţa avioanelor ce se vor achiziţiona, dar şi asupra atitudinii şi comunicării cu oamenii în contextul redimensionării structurilor, astfel încât Forţele Aeriene să rămână o categorie aparte, de elită, în cadrul forţelor armate ale României.

Şeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, a precizat faptul că Forţele Aeriene au obţinut rezultate foarte bune în cursul anului 2007, dar au fost şi probleme nefinalizate. Neîmplinirile nu aparţin unei anumite structuri sau eşalon, ci sunt ale noastre, ale tuturor.

"Cu toate greutăţile întâmpinate din cauza insuficienţei resursei financiare, a tehnicii depăşite moral şi fizic, a infrastructurii deficitare, apreciez că Forţele Aeriene au acţionat cu competenţă şi responsabilitate pentru realizarea obiectivelor prevăzute în programele, planurile de modernizare şi instruire a forţelor şi au îndeplinit întocmai şi la timp misiunile primite.

Consider că Forţele Aeriene sunt în măsură să asigure îndeplinirea obiectivului ce le-a fost stabilit, printr-o gestionare atentă a resurselor şi prin crearea unor concepţii/filozofii de corectare/previzionare ale etapelor viitoare a componentelor de bază ale activităţii sale: instrucţie modernă, dotare compatibilă NATO, educaţie flexibilă ancorată în noile cerinţe ale mediului de securitate ", a declarat, la finalul analizei, generalul-locotenent Constantin Croitoru, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene.

Căpitan-comandor
ŞTEFAN NICOLESCU ■

În perioada 08–10.01.2008 a avut loc la Bruxelles, Belgia, reuniunea Grupului de Lucru al Comitetului „Cerul Unic European” (SSC-Single European Sky Committee).

Single European Sky Committee reprezintă instrumentul de lucru al Comisiei, prin care este supusă atenţiei şi dezbaterii naţiunilor strategia de dezvoltare şi perfecţionare a managementului traficului aerian la nivel european, cu cele două componente, civilă şi militară.

În cadrul reuniunii a fost făcută o prezentare succintă a abordării sale strategice privind cerul unic european, care cuprinde obiectivele pe termen scurt (până în anul 2010) şi pe termen lung (dincolo de 2013) şi care se referă, în principal, la: îmbunătăţirea performanţei managementului traficului aerian; creşterea siguranţei şi securităţii zborurilor; defragmentarea spaţiului aerian european; consolidarea Autorităţilor Naţionale de Supervizare; crearea unei reţele de căi aeriene trans-europene în spaţiul aerian superior; raţionalizarea structurii reţelei de sisteme de navigaţie şi comunicaţie; creşterea cooperării civili-militari în utilizarea flexibilă a spaţiului aerian şi în implementarea şi dezvoltarea blocurilor aeriene funcţionale.

Pe timpul reuniunii, s-a analizat contribuţia militară, la nivel operaţional, în procesul de realizare a cerului unic european. Întrucât, la nivel european, partea militară nu dispune în aceeaşi măsură ca şi cea civilă de mecanismele necesare obţinerii unui punct de vedere comun privind cerul unic european, s-a discutat necesitatea implicării părţii militare la nivel politic, pentru accelerarea procesului de creare a cerului unic european.

În acest sens, reprezentanţii militari în Single European Sky Committee şi-au exprimat dorinţa de a coopera pentru îndeplinirea obiectivelor conceptului de cer unic european.

General de flotilă aeriană VIRGIL RISTEA ■

Managementul spaţiului aerian în regiunea România – Bulgaria

La sfârşitul anului trecut a avut loc la Sofia, Bulgaria, întâlnirea la nivel de specialişti ai RNDG (Route Network Design Group), regiunea Romania – Bulgaria. Întâlnirea a avut la bază intenţiile specialiştilor celor două ţări în vederea consultării şi agreării de propuneri privind managementul spaţiului aerian, cu scopul optimizării fluxului de trafic aerian şi îmbunătăţirea siguranţei zborului.

Întâlnirea a fost prezidată de reprezentantul EUROCONTROL, domnul **Tihomir TODOROV,** acesta făcând o prezentare a ratelor de creştere a traficului aerian pe anul 2007 şi a previziunilor pentru 2008.

Agenda întâlnirii a cuprins discuţii referitoare la propuneri generate anterior, privind crearea de noi puncte de navigaţie, de noi rute aeriene, modificarea unor zone sau a posibilităţilor de restricţionare a acestora, în condiţiile desfăşurării activităţilor militare după necesitate. De asemenea, părţile militare au purtat discuţii asupra proiectului de implementare a Zonei Aeriene Transfrontaliere.

Comandor ALEXE DIACONU ■

Capabilităţi ale apărării aeriene cu baza la sol

În ultimul semestru al anului trecut a avut loc la Bruxelles, Belgia, reuniunea Grupului de Lucru pentru Capabilităţi Terestre ale Apărării Aeriene cu Baza la Sol – Land Capability Group on Ground Based Air Defence.

Participarea la activitate a constituit un bun prilej de informare asupra problematicii GBAD, în general, şi a interoperabilităţii tehnice, în special. Centrul de greutate al discuţiilor a fost dat de participarea structurilor SHORAD la apărare împotriva terorismului (DAT) prin acţiuni specifice împotriva ameninţărilor cu rachete, loviturі de artilerie şi mortiere (C-RAM). Totodată, s-a agreat extinderea studiului DAMA (apărarea împotriva atacurilor cu mortiere), coordonat de Olanda, şi asupra celorlalte ameninţări şi preluarea conducerii, cel puţin în această etapă interimară, de către Germania.

De asemenea, a fost abordată, fără rezultate concrete însă, problema acţiunilor non-letale, prin acţiuni specifice, cu structuri GBAD. În acest sens, s-a solicitat ca naţiunile să abordeze cerinţa din toate punctele de vedere şi să identifice soluţii tehnice sau procedurale.

Din punct de vedere al obiectivelor Forţelor Aeriene Române, constituirea unor structuri SHORAD – SHORAD interoperabile şi integrarea structurilor GBAD în sistemul de comandă-control naţional, materialele prezentate în cadrul activităţii echipei de experţi şi cele furnizate în format electronic sunt de o importanţă deosebită pentru clarificarea unor aspecte tehnice şi procedurale specifice comenzii-controlului structurilor GBAD.

Colonel MARIAN ALEXA ■

ANTRENAMENT LA SIMULATOR

La sfârşitul anului trecut, un nou echipaj din cadrul escadrilei de transport aerian strategic de la Baza 90 Transport Aerian a efectuat pregătirea teoretică, urmată de simularea cazurilor speciale, timp de 10 zile, la simulatorul de zbor pentru C-130 Hercules, la Baza Aeriană Little Rock, SUA.

În cadrul programului de pregătire, echipajul format din **căpitanii Emil Tecuceanu** – pilot comandant, **Bogdan Dogaru** – copilot, **locotenentul Narcis Mocanu** – navigator de bord şi **locotenent-comandorul Gabriel Constantinescu** – mecanic de bord, a efectuat 40 de ore de cursuri teoretice, urmate de 15 ore de zbor pe simulatorul dinamic.

Programul de pregătire teoretică s-a desfăşurat separat, pe specialităţi, cu instructor desemnat pentru fiecare categorie de personal navigant. În această etapă, au fost revăzute principalele caracteristici legate de instalaţiile de bord, construcţia celulei, grupurile de propulsie, avionică, performanţele de zbor ale aeronavei, planificarea zborului, executarea procedurilor standard de operare şi operaţiuni specifice de zbor intercontinental şi de traversare a oceanului.

De asemenea, s-au executat un număr de cinci şedinţe de antrenament la simulatorul dinamic, fiecare şedinţă a câte trei ore, cu toţi membrii echipajului. Simulatorul dinamic, dispunând de o imagine panoramică continuă, reproduce cu fidelitate comportamentul aeronavei în fiecare fază a zborului. În aceste condiţii, s-au executat exerciţii de zbor complexe, cu simularea majorităţii situaţiilor critice ce pot apărea pe timpul zborului. A fost posibilă, astfel, studierea în amănunt a unor evoluţii care, în mod obişnuit, nu pot fi executate cu aeronava pe timpul zborurilor de antrenament, dar care pot deveni cazuri reale în orice fază a zborului.

În concluzie, pregătirea echipajelor la simulator reprezintă o componentă esenţială a activităţii de zbor, care permite formarea profesională, uniformizarea procedurilor de operare, acomodarea cu situaţiile speciale şi conduce la creşterea siguranţei zborului. De asemenea, activitatea oferă posibilitatea obţinerii de informaţii actualizate privind rezolvarea cazurilor speciale apărute la bordul aeronavelor C-130 şi contactul direct al membrilor echipajelor cu cei mai buni instructori USAF, pe specialităţi.

Căpitan EMIL TECUCEANU ■

Sistemul de arme HAWK

La sfârşitul anului trecut a avut loc la Volos, Grecia, o nouă reuniune a Comitetului Parteneriatului Sistemului de Arme HAWK (HWSPC).

Participarea delegaţiei române la această activitate s-a dovedit utilă, având în vedere obţinerea prelungirii statutului de membru observator al ţării noastre în cadrul Comitetului până la data de 31.12.2008. Aceasta survine în contextul în care disponibilitatea pe care o manifestă compania Raytheon pentru finalizarea negocierilor privind modernizarea echipamentelor HAWK PIP III la configuraţia HAWK XXI lasă de dorit.

În situaţia reluării negocierilor cu firma Raytheon, solicitarea intrării în parteneriat devine justificată şi oportună, în funcţie de rezultatul acestor negocieri, fie din 2009 (pentru revitalizarea rachetelor şi pentru asigurarea anumitor nevoi neprevăzute de piese, reparaţii sau materiale de mentenanţă pentru echipamentele din configuraţia HAWK XXI), fie încă din cursul anului 2008 (pentru mentenanţa ehipamentelor în configuraţia PIP III, facilitate CRAF, servicii de training, instrumente informatice de suport logistic).

În perioada următoare, în funcţie de rezultatele negocierilor cu compania Raytheon, grupul de lucru interdepartamental, constituit în baza aprobării ministrului apărării pentru analizarea posibilităţilor de asigurare a sprijinului logistic al echipamentelor HAWK, va analiza datele la dispoziţie şi cadrul legal în baza căruia se poate face solicitarea intrării în HWSP. Vor fi analizate, totodată, şi soluţiile alternative (FSSP, respectiv NHMO), deşi inexistenţa/insuficienţa datelor furnizate până în acest moment de aceste două organisme sugerează o disponibilitate mai redusă a acestora.

Maior DAN PĂCURARU ■

ELICOPTERE PENTRU NATO ŞI UNIUNEA EUROPEANĂ

În cursul lunii decembrie 2007 a avut loc, la sediul NATO din Bruxelles, Belgia, atelierul de lucru „Helicopter Availability for NATO Deployed Operations".

Reuniunea a avut ca scop găsirea celor mai bune metode care să ducă la creşterea participării elicopterelor în zonele de operaţii sub comandă NATO, pe termen scurt, mediu şi lung. În acest sens, principalele probleme dezbătute au fost: • măsuri de îmbunătăţire a disponibilităţii echipajelor capabile de misiuni de luptă; • măsuri pentru îmbunătăţirea capabilităţilor elicopterelor existente; • măsuri de îmbunătăţire a sprijinului în operaţiunile de dislocare a elicopterelor; • măsuri de îmbunătăţire a nivelului de dislocare a personalului şi elicopterelor; • măsuri de reducere a necesarului de elicoptere. De asemenea, s-a pus în discuţie achiziţia de elicoptere noi şi mai performante, în cadrul NATO fiind în curs de elaborare specificaţia pentru viitorul elicopter de transport greu.

Aceste probleme au fost dezbătute şi în cadrul întâlnirilor pe grupuri de experţi, delegaţii români participând la grupul de lucru cu utilizatorii de elicoptere Cougar, Puma, Super Puma, Black Hawk, SeaKing şi EH-101, unde au rezultat următoarele propuneri: • necesitatea publicării unei liste cu privire la cursurile de pregătire şi instruire pentru misiuni; • conceperea unui exerciţiu care să realizeze un antrenament în condiţiile specifice teatrului de operaţii; • dezvoltarea acordurilor multilaterale pentru antrenamentul echipajelor; • schimbul de informaţii pentru utilizatorii de elicoptere similare, care să fie sprijinit la cel mai înalt nivel; • necesitatea stabilirii unor proceduri cu privire la schimbul între naţiuni al pieselor de mentenanţă şi al implicaţiilor legale; • informarea ţărilor membre privind grupurile de lucru şi a agenţiilor care implică utilizarea elicopterelor.

Lt. cdor. MARCEL BĂLULESCU ■

Exerciţiu NATO asistat de calculator

Exerciţiul asistat de calculator NATO/RF TMD CAX 2008 s-a bazat pe rezultatele obţinute de echipa mixtă NATO/Federaţia Rusă, în urma elaborării studiului de interoperabilitate în domeniul apărării antirachetă, precum şi în baza exerciţiilor de comandament pe hartă, organizate în ultimii trei ani.

Exerciţiul s-a desfăşurat în perioada 16.01–25.01.2008, în facilităţile puse la dispoziţia organizatorilor (Forţele Aeriene ale Germaniei) şi participanţilor (50 de participanţi din 11 ţări) de către firma IABG (Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft). Firma IABG oferă consultanţă pentru soluţii analitice, tehnice şi operaţionale în domeniile aeronautic, informaţional, transport, apărarea şi securitatea spaţiului aerian.

Scopul exerciţiului a constat în simularea unei situaţii ipotetice de criză pe care să o gestioneze forţele NATO şi cele ale Federaţiei Ruse, prin intermediul unei structuri multinaţionale, denumite Grup de Coordonare, care să permită o execuţie independentă şi operaţii TMD bine coordonate.

Astfel, planificarea apărării antirachetă s-a realizat cu ajutorul unui software denumit PLATO (planning tool) care, pe baza datelor referitoare la posibilităţile de acţiune ale sistemelor de armă, configurează dispozitivul de luptă adecvat şi furnizează informaţiile necesare elaborării documentelor de planificare a apărării.

Eficienţa apărării antirachetă realizate de către cele două părţi s-a evaluat cu ajutorul unui software conceput de firma gazdă, denumit TMDSIM, care permite simularea lansării rachetelor balistice sau intercontinentale şi efectul acestora la ţinta repartizată, precum şi acţiunea sistemelor destinate apărării obiectivelor.

Dintre concluziile rezultate în urma exerciţiului, pot fi reţinute următoarele: • problematica apărării antirachetă este un domeniu complex, care va cunoaşte o dezvoltare semnificativă şi în viitor în plan politic, conceptual, financiar, tehnic şi militar; • conceptele şi terminologia utilizate în acest domeniu sunt într-o permanentă dezbatere, schimbare şi dezvoltare; • NATO şi Federaţia Rusă dau dovadă de interes şi flexibilitate în fundamentarea unor concepte comune de coordonare a acţiunilor pentru realizarea unei apărări antirachetă eficiente.

Locotenent-colonel PETRE NICULAE ■

ASISTENŢA RELIGIOASĂ ÎN ARMATĂ

Interviu cu Prea Sfinţia Sa

CIPRIAN CÂMPINEANUL,

episcop vicar patriarhal al Bisericii Ortodoxe Române

– Prea Sfinţite Părinte Episcop Vicar Patriarhal, istoria, şi nu numai ea, ne spune că Biserica şi Armata au fost în raporturi de strânsă şi permanentă colaborare. Ce relaţii există între cele două instituţii în prezent?

– Este un adevăr tot mai mult conştientizat faptul că între Biserica Ortodoxă şi Armată au existat relaţii de frăţietate dintre cele mai bune dintotdeauna. Cu atât mai mult după 1990 când, după o sincopă de o jumătate de secol, s-a manifestat o dorinţă sinceră din partea ambelor părţi de reluare a legăturilor dintre cele două instituţii de bază ale statului de drept.

– În anul 1996 au fost instalaţi primii 24 de preoţi militari, după absolvirea cursului în cadrul Academiei de Înalte Studii Militare, promoţia "Episcop general de brigadă dr. Partenie Ciopron". Vă rog să ne oferiţi câteva detalii despre criteriile de selecţionare a preoţilor pentru cariera militară.

– E adevărat că s-a pornit cu un număr relativ mic de preoţi militari, dar anul 1996 a fost rodnic pentru noi că am pus început bun pentru asistenţa religioasă din armată. Preoţii au fost selecţionaţi după criterii exigente. Am dorit, în primul rând, ca în aceste posturi să fie preoţi care au efectuat stagiul militar şi care au o anumită experienţă în pastoraţie, oameni cu competenţe necesare slujirii într-o astfel de instituţie. Ulterior, numărul preoţilor a crescut, iar criteriile au devenit mai exigente, astfel că Sfântul Sinod al Bisericii Ortodoxe a stabilit ca ei să aibă cel puţin doi ani de pastoraţie la parohie şi să aibă abilităţile necesare slujirii în condiţii deosebite, acolo unde există anumite privaţiuni şi chiar riscuri.

– Prea Sfinţite Părinte Episcop, Armata se caracterizează, în principiu, prin ordine şi disciplină. Biserica, la rândul ei, îşi desfăşoară activitatea după anumite legi, canoane, reguli. Se poate vorbi de o asemănare între cele două instituţii?

– Da. Există cel puţin patru elemente comune la nivelul celor două instituţii, şi anume: structura ierarhică, curajul, devotamentul, spiritul de jertfă. Mai putem adăuga şi nivelul de încredere pe care îl au oamenii în aceste instituţii, pentru că Biserica şi Armata se află pe primele două locuri în sondajele efectuate de specialişti în domeniu. În plus, atât militarii, cât şi preoţii au la baza activităţii lor legi, regulamente, canoane pe care sunt obligaţi să le respecte întocmai.

– Militarul se pregăteşte pentru pace, dar şi pentru război. Conflictul armat înseamnă crimă, moarte, durere... În ce măsură se poate vorbi de o reabilitare în faţa lui Dumnezeu a militarului credincios care participă la misiuni internaţionale în zonele de confict?

– În primul rând, aş face o observaţie, şi anume faptul că menirea militarului este pentru apărare. Aceasta presupune, de multe ori, din păcate, şi război. Noi îl pregătim pe militar, care este în acelaşi timp un creştin aparţinător bisericii noastre, să ştie cum să se apere în cazul în care teritoriul ţării este pus în pericol, cum să apere patrimoniul şi valorile culturale şi spirituale ale neamului nostru. Biserica nu binecuvântează războiul, însă ea se roagă şi îi binecuvântează pe cei care apără patrimoniul naţional. Cuvântul *patria* vine de la *pater*, din limba latină, care înseamnă, de fapt, moştenirea părinţilor noştri, ceea ce presupune o mare încărcătură spirituală.

– Episcopia Armatei, care a funcţionat între anii 1921–1948, cu sediul la Alba Iulia, a avut cel puţin două publicaţii religioase: "Arma cuvântului" şi "Cuvântul ostaşului". Când vom avea prima publicaţie religioasă în Armată?

– Nu ştiu când, dar sper să fie cât mai repede. Aceasta este o idee foarte bună, care a fost pusă în discuţie la convocarea anuală a preoţilor militari. Este nevoie însă de o coordonare unitară şi de implicarea tuturor celor care au pe lângă zel, şi pricepere. Este necesară o publicaţie militară cu tematică religioasă, în primul rând pentru informarea preoţilor care activează în Armată despre hotărârile Sfântului Sinod în legătură cu slujirea preoţească. În al doilea rând, este necesară pentru informarea, mărturisirea şi propăvăduirea cuvântului Evangheliei lui Hristos la credincioşii militari. Până atunci, apreciem gestul dumneavoastră, al Statului Major al Forţelor Aeriene, de a dedica o rubrică specială cu tematică religioasă în cadrul revistei *"CER SENIN"*.

– Prea Sfinţite Părinte Episcop, personal, sunteţi mulţumit de activitatea de asistenţă religioasă desfăşurată în domeniul militar?

– Sigur, în calitate de episcop responsabil de acest segment al asistenţei religioase, în urma analizei făcute cu preoţii militari din structurile militare, pot spune că sunt mulţumit, dar întotdeauna e loc de mai bine. Există şi o serie de probleme pe care noi le monitorizăm, le avem în centrul preocupărilor noastre spre discuţie, analizare şi găsirea soluţiilor de rezolvare. În primul rând, Patriarhia s-a implicat în problema încadrării şi salarizării preoţilor militari. Apoi, fiecare preot s-a implicat în construirea unui lăcaş de închinare, şi astfel putem spune astăzi că aproape fiecare unitate militară are o capelă sau un loc de rugăciune. În altă ordine de idei, au fost preoţi militari care au participat la diferite misiuni militare internaţionale, unde au obţinut rezultate foarte bune. Au fost realizate diferite întâlniri, la niveluri chiar foarte înalte, cu capelani, cu reprezentanţii armatelor altor state din U.E. şi NATO. Îmi aduc aminte acum de vizita deosebit de fructuoasă a comandorului Gary R. Pollit, capelanul şef al trupelor SUA dislocate în Europa, şi a locotenent-colonelului Frank P. Mayernick, capelanul Bazei Aeriene SUA de la Ramstein – Germania, membru al Sfântului Sinod al Bisericii Ortodoxe Americane etc. De asemenea, pentru pregătirea şi perfecţionarea preoţilor militari avem două cursuri în cadrul Universităţii Naţionale de Apărare "CAROL I", din Bucureşti. Sper în continuare într-o mai bună comunicare, colaborare şi cooperare cu şefii structurilor militare din Armata României.

– Vă mulţumesc foarte mult, Prea Sfinţite Părinte Episcop Vicar Patriarhal!

A consemnat,

Căpitan-comandor

ŞTEFAN POPA ■

Airmen in Luna

Given its organizational and task structure, its forces and assets, or missions to be accomplished, the 71st Air Base in Campia Turzii proves itself a credible force, capable of successfully carrying out its responsibilities. The complexity and increased risks they have to cope with during their missions performed at national, regional and global levels as well as the successful results have shown advanced training, competence and unimpeachable professionalism.

ZBURĂTORII DE LA LUNA

Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, prin structura organizatorică şi acţională, prin forţele şi mijloacele din dotare, prin misiunile executate, dovedeşte că este o forţă credibilă, capabilă să îndeplinească cu succes misiunile încredinţate. Misiunile executate la nivel naţional sau internaţional au fost de o complexitate şi un risc deosebit, iar rezultatele obţinute demonstrează nivelul de pregătire, competenţa şi profesionalismul ireproşabil.

Prima zi de zbor

17 ianuarie 2008. Aerodromul Luna. Zi friguroasă de iarnă, cu cer variabil. Dinspre nord, îşi face apariţia un pâlc de nori, care nu prevesteşte nimic neobişnuit. Ştiu doar că trebuie să înceapă zborul. Vremea este prielnică, la limită totuşi, având în vedere instabilitatea atmosferică din această perioadă a anului.

Câţiva piloţi aşteaptă în faţa celulei plecarea în misiune. Cu gesturi reflexe, tehnicii roiesc în lungul pistei. Deodată, liniştea este brusc întreruptă. Autospecialele şi "trăgaciurile" apar, rând pe rând, pentru a remorca avioanele. În câteva minute, MiG-urile sunt aliniate şi pregătite pentru zbor. Zgomotul infernal făcut de motoarele avioanelor face imposibilă comunicarea. Tehnicii şi piloţii se înţeleg prin semne şi din priviri. Totul se desfăşoară într-o perfectă ordine, respectând un anume ritual al zborului, unde nu este loc pentru greşeală.

Ora 13.53. Decolează primul avion (sonda), care execută cercetarea meteo. În zbor, **comandorul Vasile Spinean, căpitan-comandorul Mircea Andreş, locotenent-comandorul Cătălin Micloş.** La sol, în faţa radarelor, **căpitanii Dorin Prunduş, Gabriel Teodorescu, locotenentul Dorin Varvari.** Toţi simt şi trăiesc clipe unice – un singur gând, o singură privire, aceeaşi grijă, aceeaşi preocupare: zborul. Apoi decolează alt avion..., apoi încă unul.., conform planului grafic al zborului... La sfârşitul unei zile epuizante, directorul de zbor aduce la aterizare ultimul avion. "Primul start de zbor pe anul 2008 a fost o reuşită", ţine să ne precizeze comandantul bazei aeriene, **generalul de flotilă aeriană Ion Avram**. "Am executat o serie de activităţi pentru deschiderea anului de zbor 2008 fără probleme. Mă refer, în primul rând, la elaborarea setului complet de documente de zbor, la modul de pregătire pentru zbor al avioanelor şi al elicopterelor, la dirijarea şi coordonarea activităţii de zbor şi la măsuri speciale de securitate a zborului", a adăugat comandantul bazei aeriene.

Locotenent-colonel Laurenţiu Hodorogea, şeful Biroului de Conducere Logistică

Dacă kerosen nu e...,

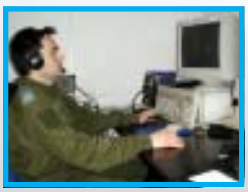
Diferenţieri la numărul de ore de zbor au fost întotdeauna şi mai sunt şi acum. Prioritate au piloţii operaţionali, cărora li se asigură numărul de ore impus, iar ceea ce rămâne, cu totul insuficient de altfel, se alocă celorlalţi. Totul este în funcţie de kerosen... Cam la asta s-ar reduce pregătirea piloţilor şi, în acelaşi timp, eficienţa şi oportunitatea intervenţiei acestora. **Cât de dificil va fi anul 2008 pentru Baza 71 Aeriană?** "Foarte dificil. Din mai multe motive. Unul ar fi continuarea procesului de restructurare, la nivel de bază, prin reducerea funcţiilor şi a numărului acestora şi, altul, foarte important de altfel, asigurarea fondurilor financiare necesare îndeplinirii Planului activităţii de zbor pe anul 2008. Sunt semnale că ar fi ceva probleme în acest sens, motiv pentru care va trebui să redimensionăm orele de zbor planificate pentru fiecare pilot, în aşa fel încât să ne putem încadra în plafonul fondurilor financiare aprobat", ne-a oferit lămuriri comandantul unităţii militare.

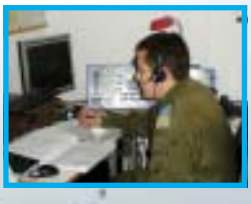
„Un element important în cadrul activităţii de zbor al unei baze aeriene îl constituie securitatea zborului. Se verifică tot ce ţine de activitatea de zbor, de la asigurarea logistică cu toate componentele ei, asigurarea dirijării şi coordonării zborului, asigurarea meteorologică, de comunicaţii etc., până la rapoartele costumelor de suprasarcină", ne-a precizat **locotenent-comandorul Cristian Păcuraru**, şeful Compartimentului Securitate Zbor.

"Obiectivul principal pentru anul în curs îl constituie proiectarea procesului de asigurare logistică necesar îndeplinirii sarcinilor şi misiunilor primite pe timpul summit-ului NATO de la începutul lunii aprilie", ne precizează **căpitan-comandorul ing. dr. Lian Someşan**, şeful Compartimentului Logistic. "O sarcină specială, cu iz de provocare, o constituie alcătuirea şi susţinerea logistică a Detaşamentului de Transport Aerian, care va fi în măsură să îndeplinească misiunile primite de la NATO. Vom continua, de asemenea, procesul de modernizare a elicopterelor din dotare", a ţinut să ne precizeze **locotenent-colonelul Laurenţiu Hodorogea**, şeful Biroului de Conducere Logistică.

Concept nou, structuri noi

Necesitatea unui nou concept de operare în spaţiul aerian al României a fost determinată atât de transformările structurale şi organizaţionale naţionale, regionale şi mondiale, de apartenenţa la NATO şi EUROCONTROL, cât şi de transformările din forţele armate, de programele de înzestrare realizate sau în derulare şi de resursele existente. Coordonarea şi dirijarea zborurilor militare se execută din Control and Reporting Center/Air Operation Center (CRC/AOC) pentru întreg spaţiul aerian al României, mai puţin zona de control de aerodrom (CTR) şi cea din responsabilitatea directorului de zbor (TWR) ale fiecărei baze aeriene. Pentru îmbunătăţirea





managementului traficului aerian, a capabilităţii de management a datelor şi informaţiilor, a performanţelor şi exactităţii acestora se are în vedere înfiinţarea unui CRC de rezervă la Câmpia Turzii. Această nouă structură, în măsura în care va avea o dotare tehnică similară cu cea din CRC/AOC, va desfăşura, la ordin, coordonarea şi dirijarea zborurilor militare ce se desfăşoară în jumătatea de nord a ţării.

Prin intermediul Air Base Operation Center (ABOC) / Baza 71 Aeriană, comandantul bazei şi echipa sa de comandă vor primi ordine, directive şi orientări pentru a realiza managementul resurselor şi operaţiilor aeriene. Astfel, ABOC se va transforma într-un adevărat laborator de preluare şi prelucrare a datelor şi informaţiilor legate de zbor. Aici se vor desfăşura, concomitent, activităţi de organizare, planificare, conducere, dirijare şi coordonare a zborului, precum şi activităţi de analiză, evaluare şi control al tuturor elementelor care operează în spaţiul aerian.

"După întocmirea graficului misiunilor, centrul de operaţii aeriene al bazei va asigura echipajelor/formaţiilor date şi informaţii pentru planificarea în detaliu a acţiunilor care cuprind: pătrunderea la obiectiv şi revenirea din misiune; planificarea executării atacului; analiza situaţiei meteo; evaluarea informaţiilor curente privind executarea misiunii; organele de dirijare şi aliniamente de transfer al controlului; măsuri de război electronic; elemente de control al spaţiului aerian", am aflat de la **căpitan-comandorul Sorin Kiss**, şeful ABOC, Baza 71 Aeriană.

Căpitan-comandorul Sorin Kiss, şeful ABOC

„Operaţionalizarea structurilor din compunerea Bazei 71 Aeriene şi nu numai este obiectivul central al comenzii unităţii. Ne apropiem de finalizarea programului de pregătire al Detaşamentului de Transport Aerian dislocabil, cu efortul principal la noi şi cu efortul de sprijin logistic la Baza 90 Transport Aerian. Având în vedere că tehnica nouă din înzestrarea Detaşamentului de Transport Aerian este compatibilă cu misiunile ce urmează să le îndeplinim, aşteptăm notificarea NATO şi plecarea în misiune", a ţinut să ne precizeze **comandorul Marian Petruş**, şeful operaţiilor din Baza 71 Aeriană.

M-am despărţit cu greu de zburătorii de la Luna, oameni deosebiţi, profesionişti desăvârşiţi, camarazi de nădejde, la bine şi la greu, şi datorită faptului că mi-am desfăşurat activitatea, e drept, doar câţiva ani, în această unitate de aviaţie de elită.

A consemnat,

Căpitan-comandor ŞTEFAN POPA ■

PRACTICĂ LA RADAR

În perioada 13–18 ianuarie 2008, elevii anului II din cadrul Şcolii de Maiştri Militari şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene, specialitatea radiolocaţie, au desfăşurat, la Postul Radar Ianca, practica la radarul GAP FILLER, parte a disciplinei „Radare digitale cu baza la sol". Obiectivul principal a constat în dezvoltarea deprinderilor practice ale elevilor în operarea şi mentenanţa radarelor digitale, aceştia fiind însoţiţi de instructorul titular şi de comandantul de pluton.

Studiul radarelor digitale a început în Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia" încă din anul şcolar 2001/2002, odată cu introducerea în planul de învăţământ a radarului tridimensional FPS-117. Radarul GAP FILLER a început să fie studiat în anul de învăţământ 2004/2005, trei promoţii de radiolocaţie fiind instruite până acum în operarea şi mentenanţa acestui radar.

Elev al Şcolii de Maiştri Militari şi Subofiţeri "Traian Vuia", în practică

Filozofia predării radarelor digitale în Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri presupune desfăşurarea instruirii teoretice în şcoală, iar a pregătirii practice în laboratorul de radare tridimensionale (comanda şi controlul radarelor de la consolele SRCC) şi într-o subunitate de radiolocaţie care are în dotare unul din cele două tipuri de radare.

În postul radar de la Ianca, elevii au efectuat o serie de activităţi practice la tehnică, printre acestea numărându-se: identificarea elementelor componente ale radarului, a interacţiunilor dintre acestea, cuplarea şi decuplarea radarului şi a echipamentelor acestuia, verificarea şi reglarea parametrilor de funcţionare, comanda şi controlul radarului de la staţiile de lucru. În plus, au participat, alături de personalul postului radar, la strângerea tehnicii în vederea deplasării acesteia la sediul firmei Lockheed Martin pentru modernizare.

Pe lângă activităţile desfăşurate la radarul GAP FILLER, elevii au luat contact şi cu tehnica IFF, dar şi cu bătrânul radar P-18 (întinerit puţin cu ajutorul extractoarelor digitale). Astfel, unul din rezultatele acestei practici a constat în faptul că le-a oferit elevilor posibilitatea de a analiza comparativ tehnica nouă, digitală, cu cea analogică. De asemenea, elevii au avut prilejul să cunoască „realităţile" vieţii dintr-o subunitate operativă pe timpul iernii. Din acest motiv, ţinem să mulţumim gazdelor noastre, şi pe această cale, pentru sprijinul acordat astfel încât să ne putem îndeplini obiectivele didactice în totalitate.

Pentru elevi, practica a constituit o etapă importantă în ceea ce priveşte dezvoltarea profesională, dar şi un factor de motivaţie pozitiv pentru cariera lor viitoare.

Căpitan ing. BOGDAN MARINESCU ■

People and aircraft

If you say Borcea, you must be thinking of flying. Of airplanes and airfields. Of seeing the Danube as close as if you can touch it, a bright strip flying up in the skies. It means you are trying to unravel the twisted pattern of three condensed trails on the blue background. It means you are facing a difficult dilemma: to look westwards with wide open eyes and stare in amazement at the dazzling white of the snow lying on the Carpathians, or turn eastwards, close your eyes and let the sea breeze smoothly touch your face.

Millions of words can be said to put across people feelings about flying but the weighing scales are people themselves. To understand better, meet those working in Borcea airbase. Meet them in the airfield sited near the large meander of the river where the days mean flying and a sortie is the basic unit for measuring life.

OAMENI ŞI AVIOANE

Dacă spui Borcea, trebuie să ai gândul la zbor. La avioane şi aerodrom. Dunărea să o vezi aproape, sus, la peste zece mii de metri, să ghiceşti desenul împletit a trei dâre de condensare, pe geana vestului să te incite albul zăpezilor de pe Carpaţi, iar dinspre est să-ţi netezească obrazul briza mării. Dacă scrii despre zbor, cumpăna lui sunt oamenii. Dacă pe oamenii de la Borcea îi reîntâlneşti, altă întâlnire mai plăcută nu o poţi avea decât pe câmpul de zbor întins lângă cotul cel mare al fluviului, unde zilele sunt zboruri, iar viaţa se adună din aterizări.

Celula de alarmă are forfota reţinută şi calmă a unei zile cu decolări în "valuri" şi aterizări succesive, iar oamenii pleacă şi se întorc ca după un ceasornic nevăzut, tainic, care nu doar că le dictează secunda decolării, ci parcă le pregăteşte şi momentul bun al aterizării. Rotund şi paşnic, timpul la Borcea se măsoară în monade izvorâte din consum uman, preţios.

Pentru scurt răgaz, lângă ecranul dublu al aparatelor destinate pregătirii şi analizei misiunilor, **comandorul Dan Buciuman,** comandantul Bazei Aeriene Feteşti, răspunde amabil "interceptării" noastre:

– Domnule comandant, anul 2008 nu începe sub cele mai bune auspicii privind resursa de aviaţie pentru aeronavele MiG-21 LanceR. Cu ceea ce este asigurat, care sunt obiectivele de instruire pe care le aveţi în vedere?

– Anul 2008 în Baza 86 Aeriană a debutat, din punct de vedere al instrucţiei în zbor, pe data de 05.01.2008, când elicopterul din Serviciul de Luptă Intervenţie Umanitară, având un echipaj condus de **căpitanul Viorel Cojocaru** – comandant de aeronavă, **căpitanul Cosmin Macsim** – pilot secund şi **maistrul militar Virgil Onofrei** – tehnic de bord, a salvat două vieţi omeneşti din aria Dobrogei, acţionând în localităţile Ion Corvin şi Plopeni. Cu avionul MiG-21 LanceR, antrenamentul vizând continuitatea de zbor a început în data de 15.01.2008, când pista încă avea 2/3 din lungime acoperită cu zăpadă şi gheaţă – iarnă ca în Bărăgan – însă, nevoile noastre de pregătire au impus demararea activităţii de zbor.

Obiectivele Bazei 86 Aeriană pentru anul 2008 sunt cele pe care ni le-am propus încă de la începutul anului, şi anume:

- asigurarea Serviciului de Luptă Poliţie Aeriană;
- pregătirea piloţilor tineri pentru a executa Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană, ziua, în toate condiţiile meteorologice.

Din păcate, această concentrare de resurse şi ore de pregătire pentru piloţi se va face în detrimentul oamenilor cu experienţă din această bază aeriană – piloţii clasa I şi instructorii de zbor, ziua şi noaptea, în toate condiţiile meteorologice –, care au la acest moment antrenamentul la zi, iar volumul de ore cumulate pe avionul MiG-21 LanceR le permite să execute în siguranţă misiuni de zbor cu grad ridicat de complexitate.

– O apreciere generală privind gradul de instruire în zbor al piloţilor, cu accent pe eşalonul tânăr.

– Este primul an în care mi-am propus ca cei tineri să participe în cabina avionului MiG-21 LanceR la exerciţiile naţionale şi bilaterale pe care le avem planificate pentru acest an de instrucţie, prin aceasta vizând un cumul serios de experienţă operaţională. În plus, aşa cum am procedat şi în anul 2007, fiecare pilot tânăr participant la exerciţiu va zbura în avionul de dublă comandă al partenerului străin. Consider că este modul prin care aceştia vor fi atraşi şi menţinuţi de sistemul militar în garnizoana din care fac parte, cu sacrificiile şi bucuriile lor.

Rămân printre oameni şi avioane.

Frânturi de cuvinte, fraze întregi înţelese greu prin ţiuitul ascuţit al motoarelor la pornire, gesturi cunoscute de semnalizare, verificări şi execuţie, mişcări, totul răsfrânt peste moliciunea câmpiei, deschisă molatec chiar sub picioarele noastre.

În cabina a doua, cea a instructorului de zbor, **căpitan-comandorul Iulian Paţilea.** Va fi "zburat" astăzi de **locotenentul Emil Cristea.** Privesc pe sub gene spre cabina întâi şi îl întreb pe instructor: "Cum merge?" "Ca la carte", îmi răspunde. "Doar tu ştii că cine nu zboară bine, nu rămâne la Borcea...".

Peste amândoi se închid şi zăvorăsc cele două cupole, în urmă avionul decolează, iar eu rămân să gândesc zborul în... cuvinte simple.

Comandor (r)

DUMITRU BERBUNSCHI ■

Comandorul Dan Buciuman, comandantul Bazei 86 Aeriană – Feteşti

Zborul ca instrucție

Flying means "practice makes perfect"

As far as its structure, goals and potential are concerned the Air Base in Bacau features a typical military school; an air force higher school, where in-flight practice represents that element which brings firmness to a future pilot development. All the hours these people spend in the skies, beyond pleasure, grace and magnificence stand for self-improvement and instruction.

Baza Aeriană Bacău, prin structură, obiective și potențial, păstrează caracteristica unei școli. A unei școli superioare de aviație în care practica în zbor este elementul de consistență al devenirii viitoare a fiecărui pilot. Iar orele pe cer ale acestor oameni, dincolo de bucurie, eleganță și splendoare, înseamnă instrucție.

Am abordat problematica obiectivelor anului acesta cu **comandorul Laurian Anastasof**, comandant de escadrilă în unitatea de la Bacău.

– Domnule comandor, cum debutează anul 2008 pentru piloții dumneavoastră?

– Poate că 2008 nu începe sub cele mai bune auspicii, resursa de aviație fiind doar unul dintre motivele serioase de analiză cu care se confruntă personalul unei baze aeriene încă de la întocmirea planurilor instrucției în zbor. Ar mai fi și altele, însă nu cred că scopul acestei discuții este să analizăm factorii perturbatori, care ar putea afecta activitatea operațională, ci mai degrabă, aș dori să direcționăm discuția către **realism și eficiență**. Poate că este unul dintre anii în care planurile concordă, într-un fel, cu realitatea în care ne desfășurăm activitatea, fie că suntem piloți sau navigatori, comandanți ori executanți. În afară de asta, în ultimul timp, în Forțele Aeriene Române, ne-am obișnuit să privim partea pozitivă a lucrurilor. Este vorba despre aspectele care au contribuit decisiv la modul în care personalul Bazei 95 Aeriană a înțeles să-și îndeplinească misiunile, și anume, managementul, pregătirea profesională, experiența și, nu în ultimul rând, moralul, coeziunea personalului, respectul față de profesie, dăruirea, munca în echipă, mobilizarea tuturor acestora devenind fundamentală pentru menținerea nivelului de satisfacție, privit întotdeauna ca necesar, generator de performanță.

Ne-am fi bucurat dacă numărul de ore din plan ar fi rămas cel inițial, însă cu certitudine că ar fi apărut, în acele condiții, o multitudine de factori de analizat, de schimbat și previzionat. Dar așa, efortul și modul de executare a activității operaționale se apropie de potențialul de moment al unității, nu sunt afectate misiunile la care ne-am angajat să participăm, ritmul de executare a procesului de instrucție poate fi unul liniar, fără arhicunoscutele vârfuri sau sincope, iar securitatea aeriană are toate șansele să poată fi poziționată acolo unde îi este locul, pe primul plan.

– Care este punctul de sprijin al acestui moment?

– Sigur că ne rămâne de menținut nivelul operațional obținut în anii precedenți, și mai ales cel atins anul trecut, în urma afirmării escadrilei operaționale prin ROUEX 07, sau că trebuie să perfecționăm pregătirea personalului tânăr, navigant sau nenavigant. Asta numai cu ce avem, într-un efort serios de eficientizare. Ne străduim să argumentăm rațiunile care au stat și vor sta mereu la baza concepției de pregătire, și anume menținerea nivelului atins și perfecționarea celor care abia așteaptă să primească sarcini și responsabilități, care sunt nerăbdători să dovedească faptul că încrederea în ei a fost și este pe deplin justificată.

Sergent-major Mihaela Ciupercă – controlor trafic

– La Bacău zboară tinerii. Aici începe zborul supersonic... Care sunt perspectivele lor?

– Niciodată numărul de ore de zbor alocat personalului tânăr, în pregătire, nu a fost suficient, cu atât mai puțin acum când fiecare speră să facă parte din grupul celor selecționați pentru trecerea pe avionul multirol. Ne îndreptăm cu pași repezi, poate mai grăbiți decât ne-am fi așteptat, de momentul schimbării generațiilor și este de dorit să acoperim diferențele nivelului de pregătire, cât și cele datorate mentalității. Valorile, atât de invocate de-a lungul timpului, care au menținut forța aeriană ca o elită a armatei, încep până și ele să se modifice în fața realităților dure cu care nu numai aviația se confruntă. Sigur că există pasiune, dar parcă nu mai este răbdare, sigur că există optimism, dar parcă este ușor estompat de pragmatismul atât de acerb, apărut atât de brutal, pe care parcă ne străduim din răsputeri să-l acceptăm ca fiind al nostru.

– Domnule comandor, nu vă ascund faptul că vă admir. Ce face un comandant de escadrilă lângă pasiunea tânărului pilot?

– Încercăm să menținem treaz spiritul pilotului de vânătoare, să dezvoltăm cultura operațională și organizațională, să pregătim personalul tânăr pentru a putea face față provocărilor viitoare, atât de imprevizibile și de apropiate. Selecția pentru avionul multirol pare de departe cea mai potrivită și acceptată în rândul zburătorilor profesioniști. Scenariile bazate pe criteriile de selecție fac ca instrucția să se desfășoare mult mai cursiv și mai motivant ca altădată. Este clar că e nevoie de misiuni îndeplinite în siguranță, dar și de perfecționare profesională. Nu se mai poate rămâne pe loc într-o lume care nu mai are timp să se oprească. Nici resursele limitate, nici timpul, întotdeauna scurt, nici managementul unei instituții în continuă restructurare și transformare nu mai pot constitui motive de resemnare, ci mai degrabă provocări cărora cei ce vor să meargă mai departe vor trebui să le facă față.

... Acesta a fost dialogul meu cu un comandant de escadrilă. Lângă cuvintele lui – ecouri blânde ale faptelor – reporterul nu mai are nimic de spus.

Comandor (r)
DUMITRU BERBUNSCHI ■

"GHIDUL" Program – a contemporary technical formula

Regardless the way one chooses to go in order to achieve the ideals set out, there are almost always barriers to break through for coming closer to the highest standards. It happens alike when talking about the need of coherently expressing communications; information technology and radio navigation equipment so that the planned level of interoperability with NATO doctrine and mission requirements should be met. Steady infusions of new materials are permanently necessary to develop optimal capability and performance. "GHIDUL" Program follows such a pattern due to the proposed innovations marking thus the transition to higher stages of technical formulas.

Programul "GHIDUL" – exprimare tehnică contemporană

*Aproape întotdeauna, pentru reușita unor idealuri propuse, este nevoie de apropierea de ultimele bariere, de limitele superioare impuse. Indiferent de domeniul căutat. Similar, în exprimarea coerentă, la nivel de interoperabilitate cu cerințele doctrinelor și misiunilor NATO, a tehnicii de comunicații, informatică și radionavigație sunt necesare infuzii cu material ce poate dezvolta capacități și performanțe optime. Programul "**GHIDUL**" se încadrează în acest tipar tocmai datorită inovațiilor propuse și a trecerii la o altă treaptă de exprimare tehnică.*

Înscris în cadrul eforturilor Armatei României de îndeplinire a obiectivelor post-aderare la Alianța Nord-Atlantică, "**GHIDUL**" s-a dorit și, în final, s-a reușit a fi o rampă de lansare pentru obținerea de capabilități la standarde ridicate, dedicate îndeplinirii misiunilor ce revin Forțelor Aeriene pe timp de pace, criză sau război.

Echipamentele existente la data începerii programului aveau durata de funcționare depășită, erau uzate din punct de vedere tehnic și moral (generația anilor '60–'80) și nu prezentau stabilitate în funcționare, costurile de menținere în funcțiune fiind ridicate. Principalul inconvenient îl constituia faptul că acestea nu erau compatibile în totalitate cu cele existente în aviația civilă și aviația militară NATO, nu respectau standardele Alianței și normele ICAO, funcționând în benzi de frecvență care nu erau atribuite serviciului de navigație aeriană de către organismele internaționale de planificare și coordonare a frecvențelor.

Radiofar de direcție LLZ

"Implementarea acestui program a apărut tocmai din necesitatea alinierii sistemelor terestre de navigație aeriană la standardele militare și civile actuale, în scopul asigurării interoperabilității cu echipamentele similare utilizate de aviația civilă și forțele militare NATO", este de părere **locotenent-colonelul Gheorghe Panait**, șeful Biroului Sisteme Terestre de Navigație Aeriană (STNA) și Identificare (IFF) din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, structură care a coordonat implementarea programului. "De asemenea, el a urmărit îmbunătățirea asigurării de la sol a informațiilor de navigație aeriană pentru conducerea și dirijarea aeronavelor în procedurile de apropiere și aterizare, precum și executarea zborului aeronavelor în deplină securitate, ziua și noaptea, în orice condiții meteorologice", a completat ofițerul.

Grupuri electrogene pentru alimentare Tower

Demarat în luna iulie a anului 1999, odată cu faza de inițiere, programul a cunoscut mai multe etape de implementare. Printre bornele depășite s-au remarcat: ◆ executarea licitațiilor (1999); ◆ încheierea contractelor (2001–2004); ◆ modernizarea aerodromului Feteşti (2000-2001); ◆ modernizarea aerodromului Câmpia Turzii (2005-2006); ◆ modernizarea aerodromului Boboc (2006–2007).

"Trebuie să remarcăm aportul deosebit adus de companiile din cadrul societății civile care, practic, au dus greul executării activităților. Conlucrarea cu structurile militare a fost una deosebită, reușindu-se plierea pe termenele de execuție planificate. Personal, cred că pregătirea exemplară a militarilor participanți la

implementarea programului şi noţiunea de profesionalism a părţii civile au făcut posibilă această cooperare", a declarat **maiorul Adrian Tănase**, ofiţer 3 în cadrul biroului STNA.

Sigur că la această activitate complexă, întinsă pe durata a 8 ani, au fost implicate multe structuri, din cadrul ambelor societăţi, atât civilă, cât şi militară. Vom evidenţia aici doar pe cele ale căror contribuţii au fost indispensabile: ◆ *Intelcan* (Canada) – pentru echipamentele de radionavigaţie şi aterizare, precum şi pentru asigurarea managementului proiectului de radionavigaţie; ◆ *Thorn* (Franţa) – pentru echipamentele de balizaj; ◆ *Topex* (România) – pentru echipamentul de comutare a comunicaţiilor vocale; ◆ *Interactive* (România) – pentru integrarea staţiilor radio sol-aer; ◆ *Teleelectron* (România) – pentru comunicaţiile de fibră optică; ◆ *Aerostar* (România) – pentru radarul IFF – subcontractor al Intelcan, pentru containerele echipamentelor de radionavigaţie.

"Realizarea infrastructurii de comunicaţii prin fir şi fibră optică, cât şi integrarea sistemelor de comutare cu cele radio, a constituit un punct forte în cadrul programului", ne-a precizat **locotenent-colonelul Maria Zamfirescu-Nicolae**, şeful Biroului Sisteme de Comunicaţii. "De asemenea, concentrarea efortului în stabilirea traficului pe canale şi asigurarea capacităţii optime de funcţionare a suportului fizic de transport a informaţiilor au constituit provocări de nivel tehnic şi tehnologic ridicate", a concluzionat ofiţerul

În scopul simplificării descrierii elementelor constitutive ale programului "**GHIDUL**", vom rezuma nivelul operaţiunilor desfăşurate prin menţionarea elementelor tehnice definitorii. Astfel, am regăsit ca piese importante în rezolvarea uriaşului puzzle – sintagma perfectă pentru amploarea activităţilor desfăşurate, instalarea unor echipamente de radionavigaţie şi dirijare la aterizare noi, de ultimă generaţie, cu performanţe ridicate,

Instalaţia electrică de balizaj fixă

Sisteme de emisie-recepţie ILS

capabile să funcţioneze neîntrerupt (echipamentul radar GCA 2000 – ITT, sistemul de aterizare instrumentală prezent prin radiofarul de direcţie – LLZ şi radiofarul de pantă – GP, instalaţia

Rack echipamente – staţii radio HARRIS sol-aer

electrică de balizaj fixă, sistemul de comutare a comunicaţiilor vocale–VCSS, sistemul de comunicaţii radio Harris), dar şi refacerea şi modernizarea unor elemente de infrastructură (Turnul de Control, diferite alimentări cu energie electrică).

„Sigur că dezvoltarea prezentărilor de performanţă, studiul aprofundat al caracteristicilor tehnico-tactice reprezintă elemente de amplă expunere. Pentru noi a contat mai mult finalitatea acestor etape şi, în special, mă refer la <<pasul mare>> pentru Forţele Aeriene făcut prin implementarea „**GHIDULUI**", este de părere **căpitanul Gabriel Mihalca**, ofiţer 4 în cadrul biroului STNA. „Mult mai important şi chiar, obligatoriu, mi se pare, în acest moment, executarea serviciului pe aceste sisteme la nivelul optim obţinerii maximului de performanţă. Trebuie să demonstrăm faptul că, şi prin utilizarea tehnologiilor de ultimă generaţie, ne putem ridica la nivelul cerut de standardele NATO", a concluzionat **plutonierul-major Ciprian Grosu**, subofiţer de stat major nivel III, în cadrul aceleiaşi structuri.

Ca orice program de o asemenea complexitate, „**GHIDUL**" s-a lovit, pe parcursul implementării sale, de o serie de inadvertenţe şi disfuncţionalităţi. Principala problemă a constituit-o originalitatea fiecărui aerodrom vizat, faptul că cele trei baze modernizate au avut condiţii iniţiale diferite (configuraţia terenului în locurile de dispunere a elementelor, cerinţele de instalare a echipamentelor, elementele de infrastructură existente). „Aceste condiţii au generat dificultăţi specifice în procesul de execuţie dar, prin coordonare şi monitorizare permanentă a stadiului lucrărilor şi interacţiunilor dintre acestea, s-a reuşit depăşirea tuturor momentelor dificile", ne-a declarat unul dintre participanţii „la faţa locului", la toate cele trei locaţii, **inginerul specialist Gheorghe Pârcălabu**.

Reuşita executării la termen dar, mai ales, posibilităţile de exploatare deschise, au creat un semnal feed-back extrem de pozitiv. Piloţii, principalii beneficiari ai informaţiilor furnizate de aceste sisteme, controlorii de trafic (cei care operează cu aceste informaţii), personalul care execută serviciul de mentenanţă a echipamentelor, cu toţii s-au declarat absolut satisfăcuţi de implementarea **„GHIDULUI",** aportul adus de acesta la îmbunătăţirea condiţiilor de organizare, conducere şi executare a zborului fiind de clasă superioară.

De remarcat, pe lângă cei menţionaţi, contribuţia adusă de personalul de comunicaţii şi informatică din unităţile beneficiare ale programului, a căror activitate s-a reflectat în susţinerea furnizorilor şi stabilirea congruenţei parametrilor de funcţionare a echipamentelor.

Nivelul propus de implementarea **„GHIDULUI"** nu este unul de neatins. Dimpotrivă, menţinerea la standardele acestuia trebuie să devină o simplă rutină, astfel încât, dintr-o mare provocare, acesta să devină o mare realizare.

Plutonier-major
SORIN SĂFTOIU ■

Analysis

Enhancing NATO's cooperation with international organizations

David S. Yost explores how NATO could further combine its strengths with those of other international organizations.

At the Riga Summit in November 2006, the NATO Allies endorsed a comprehensive civil-military approach to security. This approach marks another stage in a transition underway since the end of the Cold War. An essential part of this is improving the Alliance's cooperation with other international organizations.

NATO's transition in responsibilities and tasks since the early 1990s has led to extensive cooperation with the United Nations (UN), the European Union (EU), the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE), and many other international organizations. While much has been achieved, various factors - including national and inter-institutional rivalries - have at times complicated the pursuit of better relations.

Analiză

ÎNTĂRIREA COOPERĂRII NATO CU ORGANIZAŢIILE INTERNAŢIONALE

David S. Yost, profesor la Şcoala Navală Postuniversitară a Statelor Unite din Monterey, California, explorează căile prin care NATO ar putea să realizeze progrese în asigurarea sinergiei la nivelul punctelor sale forte, prin cooperarea cu alte organizaţii internaţionale. David S. Yost a fost cercetător principal intern la Colegiul de Apărare al NATO de la Roma, în perioada 2004-2007. Opiniile exprimate aparţin exclusiv autorului şi nu reprezintă poziţia Departamentului Marinei Militare sau a agenţiilor guvernamentale ale SUA.

Tranziţia NATO în ceea ce priveşte responsabilităţile şi sarcinile îndeplinite, iniţiată la începutul ultimului deceniu al secolului trecut, a condus la o cooperare extinsă cu Organizaţia Naţiunilor Unite (ONU), Uniunea Europeană (UE), Organizaţia pentru Securitate şi Co în Europa (OSCE) şi cu multe alte or ternaţionale. Deşi au fost obţinute multe re eriţi factori – inclusiv rivalităţile la nivel na ter-instituţional – au complicat, din când în ularea unor relaţii mai bune.

ar sigur, NATO a parcurs probabil jumătate din procesul său de tranziţie, de la postura deţinută în timpul Războiului Rece, la una adaptată cerinţelor de securitate actuale şi emergente. Alianţa s-a confruntat atât cu situaţii în care a trebuit să ofere răspunsuri urgente în cazul crizelor, cât şi cu necesitatea de a îndeplini sarcini în domeniul stabilizării pe termen lung şi al reconstrucţiei. Ea nu poate însă să facă faţă tuturor acestor provocări dacă nu este sprijinită. Prin urmare, NATO, împreună cu alte organizaţii internaţionale de securitate majore, trebuie să găsească modalităţi pentru a coopera mai productiv dacă doresc să atingă scopurile pe care le împărtăşesc.

NATO în tranziţie

Începând cu ultima decadă a secolului trecut, aliaţii au trebuit să se concentreze asupra prevenirii şi a îngrădirii conflictelor etnice şi politice din interiorul statelor şi dintre acestea. În timp, gama obiectivelor aliate s-a extins, de la stoparea violenţei imediate, la crearea condiţiilor necesare pentru o rezolvare durabilă a conflictelor.

Sarcinile privind edificarea statelor şi democratizarea lor nu pot fi îndeplinite prin mijloace pur militare. Securitatea durabilă solicită stabilizare, reconstrucţie, dezvoltare economică şi socială şi o bună guvernare. În acelaşi timp, o intervenţie constructivă trebuie să beneficieze de contribuţia unor multiple organizaţii internaţionale şi organizaţii neguvernamentale (ONG-uri).

De fapt, Alianţa a dezvoltat o „abordare comprehensivă" pentru a gestiona provocările de securitate încă de la începutul ultimului deceniu al secolului trecut. Aliaţii au folosit anterior formulări precum „Cooperarea Civil-Militară Consolidată", „Planificarea şi Acţiunea Concertată" şi „Abordarea Bazată pe Efecte a Operaţiilor". Abordarea comprehensivă este similară acestor concepte, prin faptul că solicită o activitate coordonată a mai multor tipuri de organizaţii, în cooperare cu autorităţile locale, în vederea promovării securităţii şi a dezvoltării.

Aliaţii NATO au confirmat la Summit-ul de la Riga (2006) ceea ce ei recunoscuseră în practică încă de la începutul anilor '90: alte organizaţii au capabilităţile şi mandatul care îi lipsesc NATO pentru a realiza obiectivele pe care le împărtăşeşte cu partenerii săi internaţionali. Cele trei organizaţii cu care NATO a cooperat cel mai strâns sunt Organizaţia Naţiunilor Unite, Uniunea Europeană şi Organizaţia pentru Securitate şi Cooperare în Europa.

Diversitatea ca sursă a puterii

Faptul că organizaţiile internaţionale au puncte forte şi mandate diferite a contribuit deseori la rezolvarea unei diviziuni sensibile a muncii. În acest context, cel mai evident avantaj al NATO, în comparaţie cu celelalte organizaţii, constă în capabilităţile sale militare, inclusiv experienţa deţinută în privinţa planificării, organizării şi desfăşurării operaţiilor care implică forţele armate ale aliaţilor şi ale partenerilor din domeniul securităţii.

De altfel, în câteva ocazii, aliaţii au intervenit decisiv pentru separarea părţilor aflate în conflict şi încheierea atrocităţilor – de exemplu, prin intermediul Operaţiei Deliberate Force din Bosnia-Herţegovina, în 1995, şi al Operaţiei Allied Force din 1999, în conflictul din Kosovo.

Aliaţii au jucat, de asemenea, un rol conducător în furnizarea de securitate pentru activităţile altor organizaţii. Deşi nu este singurul lor *raison d'être*, acesta poate fi observat în următoarele operaţii NATO:

- Forţa de Implementare (IFOR) şi Forţa de Stabilizare (SFOR) în Bosnia-Herţegovina, în intervalul 1995-2004;
- Forţa Kosovo (KFOR), începând din 1999;
- Forţa Internaţională de Asistenţă de Securitate (ISAF) în Afganistan, începând din 2003.

Totuşi, Alianţa este în mod evident incapabilă să îndeplinească întreaga gamă de sarcini necesare pentru edificarea statelor şi dezvoltarea socială şi economică.

Consiliul de Securitate al ONU are un rol unic în privinţa oferirii unui cadru pentru legitimarea folosirii

forţei în alte situaţii decât cele de autoapărare stipulate de Articolul 51 al Cartei ONU şi de Articolul 5 al Tratatului Atlanticului de Nord. De asemenea, ONU are o capacitate unică de a atrage resurse la nivel global.

Din acest motiv, toţi aliaţii NATO manifestă o preferinţă puternică pentru desfăşurarea operaţiilor non-Articol 5, a căror legitimitate este asigurată de un mandat al Consiliului de Securitate al ONU.

Mai mult chiar, aliaţii consideră că asigurarea conducerii de către ONU în coordonarea eforturilor multilaterale de stabilizare şi reconstrucţie ar fi mult mai oportună, aşa cum este cazul Misiunii Interimare de Administraţie a ONU din Kosovo (UNMIK) şi al Misiunii ONU de Asistenţă din Afganistan (UNAMA).

În acelaşi timp, Uniunea Europeană deţine mijloace civile care nu fac obiectul gamei de activităţi a NATO, dar acestea sunt esenţiale pentru capacitatea de edificare a statelor, inclusiv în ceea ce priveşte programele în domeniile poliţiei, justiţiei şi statului de drept. Mai mult, UE deţine resursele financiare şi instrumentele de dezvoltare care pot contribui la refacerea economică a societăţilor distruse de războaie. În unele situaţii, UE poate oferi un stimulent pentru promovarea cooperării – perspectiva aderării la UE –, care poate fi mai puternic decât capacitatea NATO de a oferi parteneriate sau calitatea de stat membru al organizaţiei.

În consecinţă, NATO trebuie să coopereze în

mod real cu alte organizaţii pentru a crea încrederea necesară în vederea asigurării succesului viitoarelor operaţii.

Cum poate fi îmbunătăţită cooperarea?

Experţii au avansat multe sugestii pentru realizarea unei eficacităţi sporite în desfăşurarea operaţiilor. Printre acestea se numără conferinţele de planificare pre-operaţională, discuţiile privind învăţămintele desprinse şi politicile consolidate de informare a opiniei publice.

De exemplu, organizarea de ateliere de lucru ar putea constitui un pas practic, care ar permite reprezentanţilor principalelor organizaţii internaţionale de securitate să discute într-o manieră deschisă, asigurată de discreţia privind punctele de vedere exprimate, despre principalele obstacole din calea realizării unei cooperări mai eficiente şi posibilele soluţii pentru înlăturarea acestora.

Instituţii precum Colegiul NATO de Apărare de la Roma şi Şcoala NATO de la Oberammergau ar putea, de asemenea, să ofere oportunităţi mai extinse în domeniile educaţiei şi instruirii pentru membrii organizaţiilor internaţionale şi ai principalelor ONG-uri. Schimburile de ofiţeri de stat major ar putea promova interconexiunile şi înţelegerea reciprocă şi ar putea asigura un sentiment mai puternic, că se urmăreşte atingerea unor obiective comune. Alianţa ar putea, totodată, să-şi extindă activitatea de exerciţii la care sunt prezenţi reprezentanţi ai altor organizaţii internaţionale în calitate de observatori sau participanţi.

Unii observatori au propus crearea unei baze centrale de date *online* nesecrete, protejate prin parolă, pentru evitarea duplicării în domeniul securităţii şi al distrugerii de arme mici, arme uşoare, muniţii şi combustibili de rachete. Un astfel de program ar putea să includă, de asemenea, managementul frontierelor, planificarea, exerciţiile şi alte activităţi. Aceste aranjamente ar putea să contribuie la eforturile de diplomaţie publică şi să permită reprezentanţilor altor organizaţii internaţionale de securitate să dobândească o mai bună înţelegere privind capabilităţile şi procesele decizionale ale NATO.

De asemenea, o adunare permanentă ar permite NATO şi partenerilor săi să-şi perfecţioneze expertiza în privinţa operaţiilor, începând de la cele de monitorizare a crizelor şi măsurile de prevenire, până la posibilele intervenţii, dacă acestea vor fi necesare, şi operaţiile de stabilizare şi reconstrucţie.

Aceste propuneri mai curajoase sugerează ce ar putea implica abordarea comprehensivă, dacă se va urmări aplicarea sa într-o manieră cu adevărat comprehensivă. Totuşi, anumite state, din interiorul şi din afara NATO, precum şi unii dintre cei care elaborează politicile în cadrul unor organizaţii, s-ar putea opune încercării de a implementa chiar şi concepţii mai puţin ambiţioase.

Unii aliaţi au rezerve în privinţa asumării unor noi roluri politice de către NATO. Ei consideră că formalizarea şi aprofundarea relaţiilor Alianţei cu ONU, OSCE şi alte organizaţii internaţionale nu corespund axării tradiţionale a Alianţei pe apărarea colectivă şi operaţiile militare.

Un alt obstacol este constituit de faptul că organizaţiile internaţionale de securitate, în pofida mandatelor şi a punctelor lor forte diferite, se află, într-o oarecare măsură, într-o competiţie pentru resurse şi misiuni. Unele dintre acestea sunt circumspecte în privinţa aranjamentelor care le-ar putea diminua cumva autonomia, autoritatea şi statutul.

Guvernele şi organizaţiile internaţionale au alte interese decât maximizarea folosirii eficiente a resurselor şi realizarea unor efecte optime prin intermediul cooperării. Cooperarea practică „de jos în sus", între reprezentanţii organizaţiilor internaţionale din domeniu, determinată de misiuni, s-a dovedit deseori mai productivă decât interacţiunile între guverne în planul „politicilor înalte".

Deşi continuarea aplicării modelului improvizaţiilor – compromisuri şi acceptări ad hoc – pare probabilă, construirea unei arhitecturi mai coerente de organizaţii internaţionale de securitate şi ONG-uri rămâne un obiectiv care merită să fie urmărit.

http://www.nato.int/docu/review/2007/issue3/english/analysis2.html

SUMMIT-UL NATO, SUB EGIDA ARIPILOR LIBERTĂŢII

Preşedintele României, Traian Băsescu, a efectuat joi, 31 ianuarie a.c., o vizită oficială la sediul Alianţei Nord-Atlantice din Bruxelles. În

cadrul vizitei, şeful statului s-a întâlnit cu Secretarul General al NATO, Jaap de Hoop Scheffer.

În discuţiile dintre cei doi oficiali au fost analizate principalele subiecte ce vor fi dezbătute în cadrul Summit-ului NATO din luna aprilie, de la Bucureşti. Cele mai importante dintre acestea se referă la transportul energetic, securizarea rutelor energetice, dar şi problema sârbă.

Totodată, cei doi oficiali au lansat, în cadrul unei declaraţii de presă comune, şi logo-ul Summit-ului de la Bucureşti, care se va desfăşura sub semnul Aripilor Libertăţii, inspirate de Monumentul Eroilor din Piaţa Aviatorilor din Bucureşti.

Secretarul General al NATO, Jaap de Hoop Scheffer, a subliniat faptul că summit-ul din luna aprilie nu va fi doar unul de lucru, ci şi un simbol al unităţii şi al valorilor comune.

www.precidency.ro

A FOST NOMINALIZAT VIITORUL COMANDANT ISAF

Preşedintele SUA, George Bush, a nominalizat viitorul comandant al Forţei Internaţionale de Securitate din Afganistan – ISAF, în persoana generalului David D. McKiernan.

În prezent comandantul Trupelor Terestre Americane din Europa, al Armatei a VII-a americane şi al Componentei Terestre NATO din Heidelberg, generalul McKiernan va prelua comanda ISAF în cursul acestui an de la generalul Dan McNeil, actualul comandant al ISAF.

www.nato.int

Sistemul Integrat de Apărare Antirachetă / *Integrated Ballistic Missile Defense System*

Ballistic missile defense is one of the most complex and challenging missions in the Department of Defense.
A ballistic missile's altitude, speed, and range leave a defender little time to react. To meet this challenge, the Missile Defense Agency (MDA) is developing a layered integrated system capable of destroying a ballistic missile in each of three distinct phases of flight—boost, midcourse, and terminal.
The system requires accurate missile identification and tracking with advanced sensors; advanced interceptor missiles or directed energy weapons (e.g., lasers); and reliable command and control, battle management, and communications to direct the engagement.

Senzori / *Sensors*

Sistemul de urmărire și supraveghere a spațiului / *Space Tracking And Surveillance System*

Radare navale / *Sea-Based Radars*

Radare avansate / *Forward-Based Radars*

Radar de avertizare timpurie / *Early Warning Radar*

Programul de sprijin al apărării / *Defense Support Program*

Apărare în faza booster / *Boost Defense Segment*

Apărare în faza de curs mediu / *Midcourse Defense Segment*

Apărare în faza terminală / *Terminal Defense Segment*

Interceptoare cinetice / *Kinetic Energy Interceptor*

Laser aeropurtat / *Airborne Laser*

Rachete Aegis / *Aegis Ballistic Missile Defense*

Multi-vehicul de distrugere / *Multiple Kill Vehicle*

Apărare cu baza la sol pentru faza de curs mediu/ *Ground-Based Midcourse Segment*

Sistemul de apărare Patriot-3 / *Patriot Advanced Capability-3*

Elementul de apărare în faza terminală / *Terminal High Altitudine Area Defense*

Comandă-control, managementul acțiunilor de luptă, comunicații/ *Command, Control, Battle Management & Communications*

Apărarea împotriva rachetelor balistice a devenit una dintre preocupările importante ale Departamentului Apărării al Statelor Unite, cunoscut fiind faptul că parametrii de zbor ai unei rachete balistice (altitudinea, viteza, traiectoria) oferă un timp de reacție limitat din partea celui atacat cu o astfel de armă.

Pentru a face față acestei provocări, Agenția de Apărare Antirachetă a Statelor Unite – MDA (*Missile Defense Agency*) – a dezvoltat un sistem integrat, stratificat, destinat distrugerii rachetelor balistice în fiecare dintre cele trei faze ale zborului rachetei: faza de booster (prima parte a traiectoriei, în care încă funcționează motoarele rachetei), faza de curs mediu și faza terminală a zborului.

Sistemul necesită identificarea și urmărirea cu acuratețe a rachetei cu un complex de senzori, rachete avansate de interceptare sau arme cu energie directă (de exemplu laser), coordonare, comandă-control, management al acțiunilor de luptă și comunicații evoluate.

Sistemul, în faza sa de debut, putea asigura apărarea împotriva rachetelor cu rază scurtă și medie de acțiune, folosind capabilitățile sistemelor de rachete Patriot-3 și Aegis-3. De asemenea, exista posibilitatea combaterii rachetelor balistice intercontinentale sau cu rază medie de acțiune în faza de curs mediu, prin interceptarea acestora de către sisteme cu baza la sol.

Subsistemul de **comandă-control, management al acțiunilor de luptă și comunicații** (C2BMC), alimentat fiind de subsistemul de **senzori**, reprezintă punctul central, asigurând prin fluxul de informații procesat buna funcționare a întregului sistem, oferind posibilitatea atât la nivel tactic, cât și strategic de a se lua cea mai eficace măsură de apărare.

Subsistemul de **senzori** ai sistemului de apărare antirachetă folosește, în prezent, o mare parte din radarele existente. O altă parte a acestui ansamblu este compusă din radarele înaintate, cum ar fi **AN/TPY-2**, un radar mobil, acționat în mod complet automatizat sau dirijat de alte radare, ce are posibilitatea de a detecta rachetele balistice în faza timpurie a evoluției lor, de a furniza date precise asupra traiectoriei acestora, de a face deosebirea între obiecte letale sau non-letale și de a furniza informațiile sistemului de comandă-control. Primul radar de tip AN/TPY-2 a fost amplasat la baza avansată de apărare Shayiki, din Japonia.

Sistemul de urmărire și supraveghere a spațiului (STSS) din cadrul sistemului de apărare antirachetă este compus din doi sateliți plasați pe o orbită de joasă altitudine, echipați cu senzori pentru spectrul vizibil și infraroșu, ce au misiunea de a furniza date privind lansările, evoluțiile și traiectoriile rachetelor balistice.

Subsistemul de **interceptori** oferă apărarea stratificată împotriva întregii game de rachete balistice (de la rachetele cu rază scurtă de acțiune, până la rachetele intercontinentale) pe toate nivelurile.

Interceptoarele cinetice (KEI – *Kinetic Energy Interceptors*) vor folosi tehnologii "hit-to-kill" și propulsoare de mare accelerație pentru a combate rachetele balistice în fazele de booster, post-booster și de curs mediu ale evoluției.

Laserul aeropurtat (Airborne Laser), componenta cea mai mobilă a sistemului, poate acționa în faza primară a unui atac, imediat după lansarea sa, prin intermediul unui laser de mare putere (aproximativ 1MW, eficace pe o distanță de câteva sute de kilometri).

Progamul de apărare pentru faza de curs mediu a rachetelor balistice implică o serie de sateliți, radare îmbunătățite de avertizare timpurie, radare avansate cu baza la sol (AN/TPY-2) sau amplasate pe mare (Aegis AN/SPY-2) care, prin intermediul centrului de comandă–control, management al acțiunilor de luptă și comunicații, transmit date **sistemului de interceptare cu baza la sol**, ce are capacitatea de a localiza, identifica și distruge țintele.

Rolul **multi-vehiculelor de distrugere** (MKV – Multiple Kill Vehicle) este acela de a crea interdicție asupra atacului cu rachete cu rază medie de acțiune sau cu rachete intercontinentale echipate cu focoase multiple, în fazele de booster și de curs mediu ale acestora, prin lansarea unei singure rachete interceptoare și încărcături multiple de distrugere.

Sistemul de apărare Aegis, componentă primară a întregului ansamblu, primul sistem naval de apărare, are rolul de senzor avansat prin extinderea capabilităților de avertizare timpurie asupra lansării rachetelor balistice intercontinentale.

Elementul de **apărare în faza terminală la mare altitudine** (THAAD) este alcătuit în principal din patru componente: lansatoare mobile, rachete interceptoare, radare și comanda-controlul focului. Capacitatea de a desfășura rapid componentele acestui element oferă sistemului în ansamblu posibilitatea de răspuns practic în fața oricărei crize, oriunde în lume, fără pregătire prealabilă, pentru apărarea antirachetă.

Sistemul de apărare **Patriot**, prezentat într-unul din numerele anterioare, este fără îndoială cea mai matură componentă a apărării integrate antirachetă, în timpul Operațiunii Iraqi Freedom dovedindu-și eficacitatea.

sursa: www.mda.mil

Pagini realizate de

ADRIAN SULTĂNOIU ■

Main Air Operational Command – interface between Romanian Air Force and NATO structures

Main Air Operational Command is the specific structure of the Air Force staff designated to exercise operational control of forces and assets in both peacetime (in-flight training, emergency and disaster relief operations, in-theatre stability and support operations), and in crisis and conflict when it becomes the Air Component of Joint Operational Command.

Actually, MAOC is responsible for national airspace defense, air traffic safety as well as for employment of the forces operating in air environment. It is the only structure in the Romanian Armed Forces especially authorized, equipped and trained to fulfill such tasks.

Comandamentul Operațional Aerian Principal – interfața Forțelor Aeriene Române cu structurile NATO

Comandamentul Operaţional Aerian Principal este structura specializată a Statului Major al Forţelor Aeriene (SMFA) destinată realizării controlului operaţional al forţelor şi mijloacelor, atât pe timp de pace (pentru instrucţia în zbor, rezolvarea unor situaţii de urgenţă, intervenţii la calamităţi şi participarea la operaţii de stabilitate şi sprijin în teatrele de operaţii), cât şi în situaţii de criză şi conflict, când se transformă în Componentă Aeriană a Comandamentului Operaţional Întrunit (COpÎ).

În fapt, COAP răspunde de apărarea spaţiului aerian al ţării, de siguranţa traficului aerian, precum şi de întrebuinţarea forţelor care acţionează în mediul aerian, fiind singura structură din armată abilitată, înzestrată şi pregătită în acest sens.

Centrul de Raport Comandă-Control

Scurt istoric

Comandamentul Operaţional Aerian Principal (COAP) a fost înfiinţat la 1 ianuarie 1979 sub denumirea de "Punct de Comandă Principal", structură distinctă în cadrul Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului (CAAT). Începând cu data de 1 ianuarie 1983, acesta primeşte o nouă locaţie şi denumirea "Punct de Comandă Principal al CAAT".

La 30 noiembrie 1993, Punctul de Comandă Principal al CAAT îşi schimbă denumirea în "Punct de Comandă Principal al Statului Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene", iar începând cu data de 15 decembrie 2000 se transformă în "Comandamentul Operaţional Aerian Principal", denumire ce o păstrează şi în prezent.

La 29 martie 2004, s-a realizat conectarea sistemului de comandă–control aerian al României la Sistemul Integrat de Apărare Aeriană al NATO (NATINADS). Acest lucru a cuprins o serie de acţiuni legislative, tehnice şi operaţionale, cea mai importantă dintre acestea fiind transferul de autoritate a forţelor române stabilite, către Comandantul Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR). Prin aceasta, începând cu 29.03.2004, ora 18.00, România execută, sub comandă NATO, Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană.

Integrarea în NATO – responsabilităţi majore

În perioada imediat următoare integrării în NATO, Forţele Aeriene s-au concentrat pe instalarea tuturor echipamentelor necesare funcţionării sistemului de comandă-control şi pregătirea forţelor şi mijloacelor la nivelul standardelor NATO, conform cerinţelor militare ale Alianţei. În sinteză, aceste cerinţe se referă la: • capacitatea de realizare a imaginii aeriene recunoscute şi de schimb al acesteia cu sistemele similare din structura Alianţei; • capacitatea de a executa independent misiuni specifice de Poliţie Aeriană (decolarea aeronavelor din Serviciul Poliţie Aeriană, interceptarea, interogarea, identificarea şi intervenţia, la nevoie, inclusiv prin utilizarea armamentului de bord împotriva aeronavelor care nu respectă regimul de zbor).

În acelaşi timp, Forţele Aeriene au desfăşurat un efort susţinut pentru adaptarea cadrului legislativ naţional la cerinţele structurilor euroatlantice. Printre măsurile pe care România le-a luat, în cadrul procesului de integrare, enumerăm: • adoptarea Legii 461/2004 pentru modificarea Legii 257/2001 privind modul de acţiune împotriva aeronavelor care utilizează neautorizat spaţiul aerian al României; • elaborarea procedurilor de acţiune în cazul apariţiei situaţiilor de "Aeronavă infractoare la regimul de zbor" sau "RENEGADE"; • elaborarea şi implementarea Instrucţiunilor

privind organizarea, conducerea şi executarea Serviciului de Luptă Poliţie Aeriană; • elaborarea cerinţelor şi procedurilor operaţionale privind executarea Serviciului de Luptă Intervenţie Umanitară.

Procesul realizării interoperabilităţii cu structurile NATO continuă, având drept obiectiv dezvoltarea capabilităţilor de comandă-control, fapt ce va constitui un pas foarte important pe linia integrării complete în NATINADS.

Misiunile COAP

În timp de pace:

– executarea supravegherii şi controlului spaţiului aerian naţional;
– organizarea şi conducerea exerciţiilor cu forţele operaţionalizate;
– menţinerea capacităţii de acţiune a structurilor operaţionalizate din Forţele Aeriene;
– asigurarea managementului spaţiului şi traficului aerian, în strânsă cooperare cu structurile civile de profil;
– monitorizarea acţiunilor forţelor aeriene participante la misiuni în teatrele de operaţii sau la exerciţii comune NATO;
– participarea la îndeplinirea programelor de integrare şi cooperare militară internaţională;
– elaborarea cerinţelor operaţionale pentru echipamentele necesare îndeplinirii misiunilor în mediul aerian;
– planificarea întrebuinţării forţelor şi mijloacelor la dispoziţie, în misiuni destinate situaţiilor de urgenţă, a intervenţiilor umanitare şi în cazul producerii unor atacuri teroriste;
– elaborarea planurilor acţiunilor aeriene pentru situaţii de criză şi conflict;
– cooperarea cu comandamentele operaţionale ale celorlalte categorii de forţe ale armatei, cu structurile de Protecţie Civilă şi ale Poliţiei de Frontieră, din cadrul Ministerului Internelor şi Reformei Administrative;
– organizarea şi conducerea instrucţiei Comandamentului şi unităţilor subordonate.

Pe timp de criză şi conflict:

– menţinerea integrităţii spaţiului aerian naţional şi participarea la apărarea colectivă a spaţiului aerian al Alianţei;
– exercitarea controlului operaţional asupra forţelor operaţionalizate, destinate apărării spaţiului aerian din zona de responsabilitate;
– planificarea şi conducerea acţiunilor aeriene pentru forţele naţionale;
– elaborarea planurilor de acţiune;
– evaluarea rezultatelor operaţiei aeriene şi înaintarea concluziilor către COpÎ;
– îndeplinirea atribuţiilor de Autoritate de control al spaţiului aerian;
– îndeplinirea atribuţiilor de conducere a apărării aeriene.

Colonel dr. IONEL CANTARAGIU ■

Anul 2007 a reprezentat un reper important pentru Forţele Aeriene Operaţionale, în special din perspectiva evaluării pachetelor de forţe programate să finalizeze procesul de operaţionalizare, astfel încât, la începutul anului 2008, acestea să fie puse la dispoziţia NATO.

Comandantul COAP, general-maior CÂRNU FĂNICĂ

De asemenea, pregătirea şi executarea Serviciului de Luptă Poliţie Aeriană în Ţările Baltice, cu un detaşament din structura patrulei dislocabile, aflat în mod direct sub comandă NATO, au confirmat capabilităţile Forţelor Aeriene Operaţionale de a executa misiuni la nivelul cerinţelor Alianţei Nord-Atlantice.

Astfel, obiectivul privind creşterea gradului de interoperabilitate cu structurile NATO a fost atins şi prin participarea activă a Comandamentului la conducerea instruirii operaţionale, evaluarea nivelului operaţionalizării pachetului de forţe şi a unor module care au participat sau vor participa, în viitor, la misiuni în afara graniţelor României, sub comandă NATO sau mandat U.E.

Totodată, exerciţiile naţionale şi multinaţionale gestionate de către COAP în cursul anului 2007 au evidenţiat capacitatea Comandamentului de a planifica şi conduce eficient operaţiile aeriene, de a conduce misiuni în cooperare cu structuri din Forţele Terestre şi Forţele Navale, de a realiza manevre de forţe dintr-o zonă de operaţii în alta şi de a asigura susţinerea unităţilor în zona acţiunilor militare.

În prezent, se află în plină desfăşurare integrarea sistemului de apărare aeriană şi a structurilor de comandă-control a spaţiului aerian în sistemul de apărare aeriană al NATO (ASACS/NATINADS) şi corelarea cu programele NATO în problemele de apărare aeriană.

Trebuie menţionat faptul că personalul Comandamentului Operaţional Aerian Principal este permanent angajat în îndeplinirea misiunilor noastre de bază pe timp de pace. Astfel, conducerea forţelor din Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană, Serviciul de Luptă Intervenţie Umanitară, Serviciul de Luptă Supraveghere Electronică, Serviciul de Luptă Supraveghere NBC sunt misiuni cu caracter permanent ale COAP, iar îndeplinirea lor, zi de zi, presupune o atenţie deosebită pentru apărarea integrităţii spaţiului aerian din zona de responsabilitate, a respectării reglementărilor privind utilizarea acestuia.

De asemenea, managementul traficului aerian a fost realizat mai eficient şi cu prioritate pentru operarea în concordanţă cu procedurile civil–militare, potrivit conceptului de utilizare flexibilă a spaţiului aerian, asigurând permanent condiţiile necesare instruirii în zbor a aviaţiei.

În ceea ce priveşte perfecţionarea pregătirii cadrelor noastre, acest aspect a vizat însuşirea procedurilor şi perfecţionarea deprinderilor de lucru în structuri de tip JOINT, precum şi continuarea intensificării dezvoltării competenţelor lingvistice, având ca scop final realizarea capabilităţilor pentru îndeplinirea diferitelor funcţii în comandamente NATO din teatrele de operaţii.

În concluzie, putem afirma că activitatea COAP pentru anul 2007 a menţinut şi, unde a fost cazul, a dezvoltat sau a consolidat relaţiile cu structurile similare din armatele Alianţei, vizând îndeplinirea angajamentelor în cadrul NATO şi respectarea obligaţiilor ce revin României, ca stat cu drepturi depline în angrenajul nord-atlantic.

ORGANIZAREA, PLANIFICAREA ȘI DESFĂȘURAREA EXERCIȚIILOR FORȚELOR AERIENE ROMÂNE – RESPONSABILITATE MAJORĂ A COAP PENTRU OPERAȚIONALIZAREA FORȚELOR

În anul 2007, COAP a gestionat un număr de aproximativ 50 de exerciții, atât la nivelul comandamentului, cât și al marilor unități (unități) din Forțele Aeriene.

Exercițiile naționale au pus în evidență capacitatea Comandamentului de a planifica și conduce eficient operațiile aeriene, de a planifica misiuni în cooperare cu celelalte categorii de forțe armate – suportul manevrei de forțe dintr-o zonă de operații în alta și executarea operațiilor aeriene în context întrunit.

Exercițiile de stat major și de specialitate, exercițiile tactice pe hartă, celelalte activități de instruire a comandamentelor, organizate și executate de către unitățile din Forțele Aeriene, au permis menținerea și perfecționarea gradului de pregătire pentru îndeplinirea misiunilor.

În vizită la COAP

Comanda unităților a continuat să-și perfecționeze programele de instruire, utilizând proceduri de operare și reguli de angajare potrivit standardelor NATO și au inițiat programe de acest gen pentru cunoașterea teoretică și aplicarea în instruirea trupelor a noilor standarde de instrucție.

În anul 2007 au fost organizate, planificate și desfășurate următoarele tipuri de exerciții:

Exerciții NATO / NATO PfP; ■exerciții bilaterale; ■exerciții naționale; ■exerciții de rezolvare a unei situații tactice pe hartă; ■ exerciții de stat major; ■ exerciții / antrenamente cu ținte aeriene simulate; ■exerciții cu ținte aeriene marcate; ■exerciții de zbor și trageri de luptă.

Amintesc numai câteva dintre acestea: exercițiul național ALBATROSUL; AIR POLICING 07 – exercițiul de verificare a Serviciului de Luptă Poliție Aeriană; SNIPER LANCE 07– exercițiu bilateral cu Forțele Aeriene ale SUA; exercițiul multinațional (româno-bulgaro-sârb) DANUBE GUARD 07; exercițiul bilateral CHASSEUR ACCOMPLI 07 – împreună cu Forțele Aeriene Franceze; exercițiul multinațional de război electronic ELITE 07 – desfășurat în Germania; ROUEX 07 – exercițiu național pentru afirmarea forțelor naționale puse la dispoziția NATO.

Planificarea exercițiilor s-a făcut în conformitate cu prevederile directivelor Alianței Nord-Atlantice, iar temele exercițiilor au fost concepute ținând cont de locul, rolul și misiunile fiecărei structuri. Printre cei care au contribuit în mod deosebit în etapa de planificare a exercițiilor se află comandorii Florentin BRĂTULESCU, Florentin MARINAȘ, Adrian CODI, căpitan-comandorul Gabriel RĂDUCANU și maiorul Robert MANEA.

Datele și informațiile necesare în perioada operaționalizării forțelor au fost interpretate corect, reacția și rapoartele de informare ale comenzilor subunităților participante corespunzând cu evoluția situației planificate de conducerea exercițiului.

Comandanții de subunități au realizat o planificare justă a forțelor și mijloacelor avute la dispoziție, prin însușirea corectă a misiunilor de luptă încredințate.

De asemenea, exercițiile au contribuit la aplicarea în practică de către participanți a cunoștințelor teoretice și practice, referitoare la planificarea, organizarea, coordonarea și conducerea acțiunilor militare, precum și la menținerea unei stări psihomorale bune a întregului personal. Aș dori să amintesc aici pe câțiva dintre cei care au avut o contribuție însemnată în etapa de execuție a exercițiilor Forțelor Aeriene: locotenent-coloneii Niculae PETRE, Marian BRĂNOIU, maiorii Cornel NEAGU, Doru SĂPUNARU, căpitanii Lucian BĂRBUCEANU, Daniel STĂNESCU, Dan FRÂNCU, Vasile IONESCU, Gheorghiță BĂLAN, căpitan-comandorii Doinel GORGAN și Marian IACOB.

Controlorii de trafic aerian din cadrul misiunii BALTICA 07: cpt. cdor. Milian Dorcea, lt. cdor Mitică Bucătariu, cdor. Călin Ruxandru

În cadrul COAP s-a pus accent pe executarea misiunilor de trageri în condiții de securitate. Menționăm că scopurile și obiectivele stabilite au fost atinse, personalul implicat a demonstrat cunoașterea modului de întocmire și redactare a documentelor, în conformitate cu instrucțiunile în vigoare, și-a aprofundat cunoștințele și format deprinderile în planificarea și conducerea acțiunilor militare și a dus la creșterea coeziunii comandamentelor și îmbunătățirea sistemului de lucru în echipă.

Cadrele militare tinere, atât ofițerii, cât și maiștrii militari și subofițerii, au potențialul necesar pentru a fi numite pe funcții de comandă și stat major și au fost angrenate în planificarea și desfășurarea acestor activități.

Totodată, s-a demonstrat faptul că cea mai mare eficiență o au exercițiile cu trupe și tehnică, în teren, deoarece complexitatea acestora permite acumularea și dezvoltarea deprinderilor de lucru și acțiune de către generațiile de cadre mai tinere, închegarea coeziunii subunităților, creșterea încrederii în propriile forțe, ridicarea moralului, precum și transferul optim de experiență.

Exercițiile cu ținte aeriene fictive/simulate au vizat în special antrenarea personalului echipelor de luptă, prin urmărirea și transmiterea datelor radar, a mesajelor de bază și suplimentare despre țintele aeriene, fenomenelor meteo, bruiaj de radiolocație, la timp și în volum complet, de către operatorii de la radarele analogice, precum și introducerea datelor și inițierea țintelor de către operatorii de la radarele digitale.

Prin participarea la aceste exerciții personalul și-a dezvoltat deprinderile în ceea ce privește procesul de planificare și desfășurare a instrucției operaționale, acumulând noi informații privind standardele operaționale și procedurile utilizate în cadrul NATO.

General de brigadă
COSTEL TĂTARU ■

Baza 90 Transport Aerian – eficienţă, profesionalism, pasiune

Baza 90 Transport Aerian a devenit, în ultimii ani, o unitate de referinţă pentru aviaţia militară a României, atât datorită numărului mare al misiunilor executate, dar, mai ales, prin eficienţa cu care aceste misiuni au fost îndeplinite. Indiferent dacă au acţionat în teatre de operaţii sau au răspuns solicitărilor umanitare pentru transportul unor oameni aflaţi în suferinţă, a căror viaţă depindea de un transport rapid între spitale, profesioniştii aviaţiei militare de transport şi-au făcut întotdeauna datoria cu pasiune şi profesionalism, chiar dacă acest lucru a presupus sacrificii personale greu de imaginat.

90th Airlift Base – efficiency, professionalism, enthusiasm

90th Airlift Base has become for the recent years a reference unit for Romania's military aviation due to both the large number of missions accomplished and mainly its efficiency in performing the assigned tasks. Regardless of whether they act in theatre operations or answer humanitarian aid requests calling for air transportation of people in life and death situations, officers operating military aircraft carriers have always done enthusiastically and professionally their duty, even though it has involved personal sacrifices.

Grupul de Transport Aerian

Grupul de Transport Aerian are în dotare aeronave de tipul C-130 HERCULES, AN-26 şi AN-30. "În aviaţia militară trebuie să fii gata de misiune 24 de ore

Comandorul Ionel Cioacă, comandantul Grupului 1 Transport Aerian

din 24. Iar aviaţia de transport nu face rabat de la această regulă. O misiune umanitară nu poate fi niciodată planificată din timp. Nici cu misiunile din teatrele de operaţii nu este mai uşor. Chiar dacă se desfăşoară conform unui program bine stabilit şi în baza unor protocoale internaţionale, pot interveni oricând modificări ale programului iniţial şi atunci trebuie să fii flexibil, să te adaptezi noilor cerinţe. Datorită numărului mare de misiuni executate cu o flotă redusă de aeronave, sarcinile noastre de instrucţie se realizează, de multe ori, în cadrul misiunilor", am aflat de la **comandorul Ionel Cioacă**, comandantul grupului.

Primul zbor pe anul 2008 a avut loc în data de 4 ianuarie, cu o aeronavă C-130 Hercules. Este vorba de misiunea de rotire a contingentului românesc din Afganistan, misiune încheiată pe 2 februarie, şi care a cuprins nu mai puţin de 16 zboruri. Urmează apoi, începând cu 7 februarie, misiunea de rotire a contingentului românesc din Irak, misiune programată a se desfăşura pe parcursul unei luni. Datorită faptului că se operează cu o singură aeronavă, aceste misiuni se execută de câte trei echipaje, în sistemul suveică (un echipaj acasă, un echipaj în teatru şi un echipaj în zbor, evident. După fiecare zbor, se predă ştafeta între echipaje).

În ceea ce priveşte instrucţia în zbor, pentru anul în curs se urmăreşte calificarea unor piloţi la niveluri superioare şi se va continua pregătirea prin programul de simulator în SUA. La această formă de pregătire urmează să participe toţi piloţii, navigatorii şi mecanicii de bord în echipaje de câte 4 oameni.

2008 – primul zbor

Pentru echipajele ce zboară aeronavele de transport de provenienţă sovietică, anul de instrucţie a debutat, practic, în data de 7 ianuarie, când o aeronavă militară tip AN-26 a executat o misiune umanitară de transport a două persoane, asistate de o echipă SMURD, din municipiul Satu Mare până la aeroportul militar Otopeni. În lunile ianuarie şi februarie, piloţii escadrilei vor avea ca misiune principală rotirea detaşamentelor româneşti din Bosnia-Herţegovina.

De asemenea, în cursul anului de instrucţie, echipajele escadrilei de transport vor contribui la pregătirea paraşutiştilor militari, vor executa misiuni de cartografiere în sprijinul Direcţiei Topografice Militare şi acţiuni de aerofotogrammetrie în cadrul misiunii internaţionale CER DESCHIS.

Grupul de Elicoptere

Grupul de Elicoptere din cadrul Bazei 90 Transport Aerian are în dotare elicoptere de tipul IAR-330 Puma, IAR-330 Puma SOCAT şi IAR-330 Puma modernizat.

Principala misiune a grupului în anul de instrucţie 2008 constă în afirmarea grupării CSAR (Combat, Search and Rescue) din cadrul escadrilei dotată cu elicoptere IAR-330 Puma SOCAT, grupare care după ce va fi evaluată şi afirmată va fi pusă la dispoziţia NATO în vederea executării de misiuni CSAR.

În ceea ce priveşte escadrila dotată cu elicoptere IAR-330 Puma, obiectivul de bază pentru anul în curs se referă la pregătirea şi antrenarea piloţilor cuprinşi în detaşamentul operaţionabil MEDEVAC, a cărui evaluare iniţială va avea loc în cel de-al doilea trimestru. Totodată, se are în vedere cooperarea cu alte structuri ale Ministerului Apărării în ceea ce priveşte misiunile de transport VIP sau umanitare.

Echipajele ce operează în cadrul escadrilei dotată cu elicoptere IAR-330 Puma modernizat au ca obiectiv de bază menţinerea nivelului de pregătire a piloţilor pentru îndeplinirea misiunilor de transport aerian, în concordanţă cu procedurile de operare standard impuse de NATO.

Căpitan MIRCEA BARAC ■

Aircraft Movement Coordination Or Anything flying

When talking about military means of transportation experts and not only unanimously agree that air transport is by far the most important. Rapid, adhering to an appointed time, covering an extended area and capable of carrying significant cargos, efficient and expeditious, military transport aircraft make the world smaller and carry far away the signs of human life. Movement Coordination Section of the Air Force Staff represents, with its 10 people at the most, the "terminal" whose duty is to operate a swarm of vehicles and military personnel moving as fast as possible from/ towards places symbolizing landmarks of their profession or waiting for their flight to become: mission accomplished.

Coordonarea Mişcării sau TOT CE ZBOARĂ

Secţia Cooordonarea Mişcării este structura de specialitate a Statului Major al Forţelor Aeriene care planifică, coordonează şi monitorizează transporturile de personal, tehnică militară şi materiale, cu mijloace de transport proprii sau ale altor operatori de transport. Secţia este subordonată şefului Serviciului Logistic şi are răspunderi în următoarele domenii:
– transporturi aeriene;
– operarea aeronavelor militare străine în România;
– transporturi pe calea ferată executate în folosul structurilor Statului Major al Forţelor Aeriene;
– transporturi rutiere cu mijloace auto aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene.

Drum de aer

La necesarul de mijloace de transport reclamate de oricare categorie de forţe din structura unei armate, transporturile aeriene sunt, de departe, cele mai importante. Rapide, punctuale, cu arie mare de acoperire şi cu un deplasament semnificativ, oportune şi eficiente, aeronavele militare de transport şi intervenţie fac lumea mai mică, despletesc apele cerului în fuioare de viaţă şi poartă până departe semnele convieţuirii omeneşti. Secţia Coordonarea Mişcării din Statul Major al Forţelor Aeriene, reunind nu mai mult de 10 oameni, este "terminalul" care se deschide pentru a pune în funcţiune un furnicar de mijloace şi o mulţime de militari, fiecare între reperele profesiei lor, dincolo de ceea ce devine, în final, zborul: misiune îndeplinită.

Între două misiuni de planificare aeriană, şeful secţiei, **comandorul Sorin Cernev**, ne-a oferit o imagine despre obiective şi ...traiecte:

– Prin munca noastră, strângem lumea la un loc. Întreaga secţie, lucrând optimizat cu organele ce au atribuţii specifice transportului, în general, şi intervenţiei, în special, organizează, conduce şi coordonează planificarea, pregătirea şi executarea misiunilor de transport aerian (personal şi materiale). Aceste misiuni pot fi interne sau externe, ordonate, dar şi alte misiuni decât cele planificate prin modulul Instrucţie şi Doctrină (zboruri şi misiuni de luptă şi instrucţie, misiuni pentru paraşutări, misiuni CER DESCHIS, ce se desfăşoară cu aeronave militare aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene pentru: ♦ transport de delegaţii militare, civile şi mixte, române şi străine, în folosul Ministerului Apărării, Statului Major General sau al altor beneficiari; ♦ transport de personal şi materiale în şi din teatrele de operaţii (Irak, Afganistan, Balcani) sau alte destinaţii; ♦ misiuni umanitare executate în regim de urgenţă; ♦ intervenţii operative la calamităţi; ♦ prestări de servicii aeriene. Deşi tabloul nu este complet, eu voi mai aminti că întocmim şi înaintăm cererile pentru aprobările diplomatice de zbor (survol şi aterizare), precum şi notele de calcul economic ocazionate de executarea misiunilor de transport aerian.

– Este mult, puţin este?

– Cât se poate. Şi, doar o parte, cea vizibilă a muncii noastre. Ceea ce nu se vede înseamnă avizarea, documentele financiare pentru serviciile de navigaţie aeriană şi aeroportuară prestate în folosul aeronavelor militare aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene, coordonarea activităţii Biroului de Coordonare a Mişcării din Baza 90 Transport Aerian, conducerea activităţii Grupului de Lucru privind standardizarea pentru aviaţia militară de transport. Lângă toate acestea se adaugă participarea în cadrul Grupului de Lucru pentru probleme de transport aerian (ATP), la reuniunile acestui grup, precum şi participarea în cadrul Programului NATO de achiziţie a aeronavelor

C- 17 — Strategic Airlift Capability (SAC), cu un ofiţer în calitate de specialist, la întâlnirile şi lucrările Grupului Operare Logistică.

Drum de fier

Dar, acolo unde cerul coboară pe pământ, unde povara mersului prin aer se disipă în containere grele şi voluminoase, prelungirile transportului iau pieptiş "drumul de fier". Calea ferată înnoadă cerul cu pământul, dintr-o nevoie simplă, de fluidizare. **Maiorul (C.F.) Adrian Petre** – ofiţer 3 în Secţia Coordonarea Mişcării – ne aduce cu ...roţile pe şină:

– La nivelul secţiei noastre se centralizează de la structurile subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene nevoile de transport pe calea ferată, se execută

Referent Cornelia Dogaru

analiza şi optimizarea acestora. Urmează apoi întocmirea proiectului Planului de transport pe calea ferată şi coordonarea activităţii de transport feroviar a Statului Major al Forţelor Aeriene cu organele de transporturi militare teritoriale, în scopul informării operative asupra îmbarcării, debarcării şi circulaţiei transporturilor pe care le-a planificat. De asemenea, se coordonează întreţinerea şi menţinerea stării de viabilitate a liniilor CF de garaj şi a rampelor din incinta unităţilor militare, se solicită remedierea eventualelor defecţiuni semnalate, toate acestea în colaborare directă cu structurile din Ministerul Transporturilor.

– Pe liniile totdeauna paralele, ce a însemnat anul 2007 pentru această secţie?

– Transporturile militare pe calea ferată, dar şi cu mijloacele rutiere, au adus un "spor de greutate" transportului în general. Volumul transporturilor executate a însumat peste 300 de vagoane. De asemenea, au fost planificate şi executate un număr de peste 1.600 curse auto pentru transport personal, materiale, dislocări şi alte activităţi specifice serviciului logistic în afara garnizoanelor de reşedinţă.

Nu este deloc puţin lucru. Însă, trebuie ştiut că în spatele fiecărui metru de drum parcurs stă un om sau chiar strădania unei echipe.

Cărare bătută

Căpitan-comandorul **Vasilică Apostol** – ofiţer 2 în Secţia Coordonarea Mişcării – ne-a făcut un rezumat al misiunilor planificate, organizate, conduse şi coordonate în anul 2007:

– Aeronavele militare de transport au executat peste 500 de misiuni de transport aerian – personal şi materiale – în şi din teatrele de operaţiuni militare din Afganistan, Irak sau din Balcani, misiuni în folosul Detaşamentului de Poliţie Aeriană care a acţionat în Lituania în cadrul misiunii "BALTICA 2007", transporturi aeriene de delegaţii militare, misiuni de transport aerian în folosul unor beneficiari din afara Ministerului Apărării, zboruri ocazionate de participarea Forţelor Aeriene Române la exerciţii şi mitinguri aeriene, misiuni de transport aerian umanitare, la care se adaugă tot atâtea zboruri cu destinaţie de transport pe liniile aeriene interne.

Am aflat la Coordonarea Mişcării oameni harnici. Toate funcţiile încadrate corespund gradelor, specialităţilor şi nivelului de pregătire prevăzute în statul de organizare. Fac echipă cu cei amintiţi mai sus şi subofiţerul de stat major – **plutonier-adjutant Florică Petre**, referent – **p.c.c. Cornelia Dogaru**, referent – **p.c.c. Ioana Mitocaru** şi gazda documentării noastre – **locotenent-comandorul Laurenţiu Dumitraş**. Din exterior, atât cât poate surprinde un reporter, am distins un nivel de instruire foarte bun, datorat experienţei dobândite de către personalul ce încadrează secţia.

– Ce înseamnă viitorul pentru aceasta secţie? – l-am întrebat pe locotenent-comandorul Laurenţiu Dumitraş.

– Având în vedere complexitatea şi nivelul mereu în creştere al sarcinilor ce

Plutonierul-adjutant Florică Petre

revin acestei secţii, precum şi prevederile proiectului "Concepţia de remodelare a structurilor logistice" (document în lucru la Direcţia Logistică), activitatea noastră este analizată periodic, iar mişcarea şi transportul din Statul Major al Forţelor Aeriene, cu accent pe încadrarea în cotele de resurse alocate, sunt mereu sub influenţa măsurilor de remediere a deficienţelor şi optimizare a muncii. În toate documentele elaborate sunt exprimate elementele de noutate cu un caracter modern de abordare, sunt identificate componentele care necesită schimbare. Secţia Coordonarea Mişcării a fost desemnată structură responsabilă pentru gestionarea activităţilor de acceptare şi implementare a standardelor NATO aflate în custodia grupului de lucru – ***Air Transport Panel***. Totodată, lucrăm la elaborarea unei serii de proiecte de acte normative ale Ministerului Apărării, precum şi pentru implementarea standardelor acceptate. În acest sens, a fost prevăzută elaborarea a patru documente naţionale (manuale), care sunt elaborate sau în curs de elaborare. Avem de lucru. Pot spune că pentru noi, viitorul a şi început.

Comandorul Sorin Cernev şi căpitan-comandorul Vasilică Apostol

Comandor (r)
DUMITRU BERBUNSCHI ■

PREGĂTIREA CONCURSURILOR APLICATIV-MILITARE DE IARNĂ

Clubul sportiv militar Bucegi reprezintă reperul care a marcat truda de fiecare zi a sportivilor componenţi ai lotului reprezentativ al Forţelor Aeriene pentru concursurile aplicativ-militare de iarnă, începând cu data de 14.01.2008.

Un efort considerabil, planificat şi coordonat cu profesionalism şi rigurozitate de către antrenorul lotului, **căpitanul Marius Ştefan.** Gândul stăruie fără să vrea asupra acestui pasionat al sportului, înzestrat de soartă cu chemare pentru meseria de antrenor. Îl defineşte maniera personală, prin care reuşeşte să motiveze sportivii şi să dea contur unei echipe, altfel eterogene. Obiectivul: clasarea în primele trei echipe la finala pe Ministerul Apărării. Un ţel ambiţios, dar perfect realizabil. Regulamentul competiţiei prevede trei probe: biatlon (deplasare pe schiuri 10 km, două trageri), ştafetă (deplasare

pe schiuri 5 km, două trageri) şi patrulă (deplasare pe schiuri 15 km, 1 tragere, aruncarea grenadelor C.I.S.M., trecerea printr-o porţiune de teren contaminată).

Planificate pe structura finalei, antrenamentele sunt de volum mare şi deosebit de solicitante fizic şi psihic. Pentru cei care cred că stagiul poate fi un moment la îndemâna oricui, probabil că numai lectura a ceea ce înseamnă o zi de pregătire va fi o sarcină dificilă: amenajarea pârtiei, deplasare pe schiuri aproximativ 20 km, 5 serii de trageri cu arma tir pentru biatlon, 5 serii de aruncare a grenadelor, 1 oră dezvoltarea forţei în regim de rezistenţă. Totul "ambalat" în două antrenamente, unul dimineaţa, unul după-amiaza, prin alternarea efortului de volum cu cel tehnic.

Cu o săptămână înainte de finala pe Ministerul Apărării, o serie de probleme îşi aşteaptă încă rezolvarea: analiza rezultatelor ultimei verificări, modul cum pot fi remediate deficienţele, precum şi zeci de probleme de ordin logistic, începând de la ceara pentru schiuri, pe care încă nu o avem, până la montarea acelei siguranţe mici de pe schi, care fixează clăparul pe legături, şi care uneori sare şi te lasă dezarmat în cursă. Plus starea mentală a echipei. Plus starea de sănătate, unde un pas greşit ne poate da peste cap. Mizăm însă în continuare pe măiestria medicului echipei, **căpitan dr. Marius Mîrzac,** cel care i-a adus pe linia de plutire pe băieţi, după ce au dat piept cu gripa şi problemele de alimentaţie. Urmează ce e mai greu, dar şi ce e mai frumos. Vom da piept cu echipele puternice ale corpurilor de armată şi regimentului de gardă, adversari cu care am împărţit podiumul de premiere în anii care au trecut. Ce ne va rezerva finala? Dincolo de rezultate, în mod cert o luptă frumoasă, dârză, satisfacţia de a înfrunta sportivi de valoare şi de a ne redefini propriile limite.

În final, câteva cuvinte despre ei, cei care formează echipa:

– **locotenent Ilea Vică** (Boboc): face parte din „vechea gardă", cu o deplasare pe schiuri tehnică, lină, este şi un bun trăgător;

– **maistru militar clasa a II-a Iosif Saroşi** (Câmpia Turzii): veteranul echipei, cu experienţă deosebită, o adevărată „locomotivă" pentru camarazi;

– **maistru militar clasa a IV-a Ion Pupăză** (Pantelimon): subţirel, cu o capacitate de efort aerob deosebită, foarte bun trăgător;

– **maistru militar clasa a IV-a Călin Dînşorean** (Turda): tehnic, bun trăgător, constant în evoluţii;

– **fruntaş Marius Costiuc** (Mestecăniş): tehnic, deosebit de rezistent, un adevărat luptător;

– **locotenent Marin Dima** (Bucureşti), **plutonier Nicolae Jurcă** (Câmpia Turzii), **maiştri militari clasa a V-a Nicolae Tiutiu** (Cataloi), **Dragoş Alexandru Jipa** (Ghimpaţi), **Dragoş Alexandru Checheriţă** (Otopeni), **Daniel Oancea** (Chitila), **sergent Daniel Bătrînu** (Bacău): „lupi tineri", cu potenţial, dornici de confirmare.

Maior ILIE SCURTU ■

PILOŢII DE VÂNĂTOARE

M-ai întrebat ce-i nemurirea,
În trup de-oţel zvâcnind spre soare,
Şi pentru ce gândesc o slovă
Piloţilor de vânătoare?

Am să-ţi răspund că din tărie
Le simt privirea scrutătoare
În liniştea din zări albastre
Piloţilor de vânătoare!

În zori de zi şi-n pâcla nopţii,
În arşiţa dogorâtoare,
Sunt liniştit. Le simt prezenţa
Piloţilor de vânătoare.

Înalţi în fapte şi în vise,
Slujesc a cerului culoare.
Frumoşi, cu inimi larg deschise
Sunt ei, piloţi de vânătoare.

Brăzdează cerul şi-n rotire,
Mulţimi opresc în respirare!
Trădând Divina înrudire-a
Piloţilor de vânătoare.

Glumeţi, bonomi, nu ştii nici când
Vreun AS de-al lor discret dispare,
Rămâne doar în amintirea
Piloţilor de vânătoare.

Din când în când mai scapă teferi,
Şi mult mai des se duc. Onoare,
Fanfara, salve spre luceferi....
A fost Pilot de Vânătoare...

Piloţilor de vânătoare,
Lor, fraţi cu tunetul şi norul,
Le-nchin o slovă-a nemuririi:
În "Bun sosit!" să-ncheie zborul!

Pentru c-aşa le e menirea
Între pământ şi cer să zboare,
Veghindu-şi locurile sfinte,
PILOŢILOR DE VÂNĂTOARE.

EVELYNE CROITORU

SOLDATUL

Sunt soldat până la prima zi...
Dar baioneta încă-mi mai taie carnea,
Şi-mi mai cresc aripi
Din sângele pe care-l vărs.
Mai am mult până ajung
Acelaşi lup ce-şi hrăneşte
Pântecele cu lumină...

MĂDĂLINA CINCAN

ŞTEFAN PROTOPOPESCU, DEŢINĂTORUL PRIMULUI BREVET DE PILOT DIN ROMÂNIA

STEFAN PROTOPOPESCU, OWNER OF THE FIRST FLYING LICENSE IN ROMANIA

Young aviator and airplane constructor Stefan Protopopescu took his place alongside Vuia, Vlaicu and Bibescu in the vanguard of those daring to try their forces against the high boundless skies.

In April 1911, the Pilot Training School was established on Chitila Airfield opening its gates for the future military pilots. First Lieutenant Stefan Protopopescu was one of the first apprentices to train at this school of courage.

Printre cei dintâi care, după Vuia, Vlaicu şi Bibescu, şi-au măsurat forţele cu spaţiul necuprins al înălţimilor, se numără şi tânărul aviator şi constructor de avioane Ştefan Protopopescu.

Originar de pe plaiurile Mehedinţilor, Ştefan Protopopescu a urmat şcoala primară în Buiceşti, comuna sa natală, iar apoi a absolvit cursurile liceului teoretic din Drobeta-Turnu Severin. Îndrăgostit de haina militară, Ştefan Protopopescu a dorit, mai întâi de toate, să devină ofiţer. A reuşit în anul 1907 printre primii la examenul de admitere al Şcolii de ofiţeri de artilerie, geniu şi marină – secţia geniu. Doi ani mai târziu, după terminarea şcolii din Calea Griviţei, a fost avansat la gradul de sublocotenent în arma geniu.

În aprilie 1911, s-a inaugurat în ţara noastră Şcoala de pilotaj de pe aerodromul de la Chitila, iar pe porţile ei au păşit încrezători viitori piloţi ai armatei. Printre primii elevi ai "şcolii curajului" s-a numărat şi sublocotenentul Ştefan Protopopescu.

Viitorii piloţi şi-au început pregătirea la ghidonul motocicletei şi la volanul automobilului, singurele vehicule considerate atunci capabile să antreneze şi să formeze reflexele atât de necesare pilotării avionului. Sublocotenentul Ştefan Protopopescu a dovedit frumoase aptitudini pentru un adevărat pilot. Spre admiraţia instructorilor, şi-a însuşit foarte repede comenzile la sol şi tehnica complexă a pilotajului în aer. Suspendat în micul scăunel din cabina avionului, sublocotenentul Ştefan Protopopescu a trăit cea mai mare satisfacţie când s-a ridicat la câţiva metri de pământ.

În luna iulie 1911, doar doi elevi de la Şcoala de pilotaj de la Chitila au reuşit să obţină mult râvnitul brevet de pilot – sublocotenenţii Ştefan Protopopescu şi Gheorghe Negrescu. Obţinând brevetul nr. 1, sublocotenentul Ştefan Protopopescu a devenit primul pilot al Armatei Române. În toamna aceluiaşi an, sublocotenentul Ştefan Protopopescu, alături de încă trei ofiţeri proaspăt brevetaţi, a luat parte la manevrele Armatei Române, inaugurând astfel o nouă epocă, aceea a folosirii aviaţiei în misiuni de luptă. Cu acest prilej a îndeplinit câteva zboruri în sprijinul trupelor terestre, fiind

Sublocotenent Ştefan Protopopescu

distins cu "Virtutea Militară" de aur şi avansat la gradul de locotenent.

Ştefan Protopopescu s-a numărat însă şi printre primii ofiţeri ai Armatei Române care au obţinut titlul de inginer în aeronautică. Urmărindu-l pe Henri Coandă, Ştefan Protopopescu şi-a început studiile în 1912 la Şcoala Superioară de Aeronautică şi Construcţii Mecanice din Paris. După doi ani de asiduă pregătire, a obţinut titlul de inginer şi diploma Şcolii Superioare de Aeronautică şi Construcţii Mecanice. Întors în ţară, când flăcările Primului Război Mondial începuseră să pârjolească întreaga Europă, Ştefan Protopopescu a fost avansat la gradul de căpitan şi numit comandantul primei escadrile de vânătoare din aviaţia militară română, iar în toamna anului 1917, comandantul Şcolii de pilotaj dislocate la Botoşani. Sub îndrumarea lui competentă, s-au format câteva promoţii de piloţi români care, în perioada dintre cele două războaie mondiale, au purtat cocardele tricolorului românesc până în cele mai îndepărtate capitale ale continentului nostru, ale Africii şi Asiei.

Primii elevi ai Şcolii de Pilotaj de la Chitila: locotenent Stelian Boiangiu, sublocotenent Ştefan Protopopescu, sublocotenent Alexandru Duţu şi sublocotenent Gheorghe Negrescu

Totodată, proaspătul comandant al Şcolii de pilotaj s-a afirmat de timpuriu şi ca un veritabil constructor de avioane. De numele lui sunt legate câteva dintre primele aparate de zbor construite în primele întreprinderi de aviaţie ce au luat fiinţă după terminarea Primului Război Mondial. Astfel, la numai câţiva ani de la înfiinţarea Arsenalului Aeronautic din Bucureşti, a intrat în producţie avionul "Proto-1", destinat Şcolii de pilotaj. Proiectul acestui aparat a fost întocmit în cele mai mici detalii de maiorul inginer Ştefan Protopopescu, numit în funcţia de şef al Serviciului Tehnic al Aeronauticii Militare din ţara noastră. Calculele de rezistenţă au fost executate de inginerul Gheorghe Ţicău, absolvent al Şcolii de Inginerie de la Charlottenburg. Avionul a fost terminat în vara anului 1922, iar primele zboruri de încercare au fost executate chiar de proiectantul aparatului, posesorul brevetului de pilot nr. 1.

Fiind primul avion românesc realizat în cadrul unei întreprinderi specializate, se poate spune, pe drept cuvânt, că avionul proiectat de Ştefan Protopopescu a marcat începutul industriei aeronautice din România.

În numai cinci ani, spiritul creator şi constructor al unuia dintre cei dintâi piloţi ai României s-a manifestat din plin, prin elaborarea şi finalizarea unui număr de patru avioane: Proto 1, Proto 2, Astra-Proto şi Proto SET.

Pentru munca sa neobosită, pentru meritele sale deosebite (ca pilot şi constructor), numele Ştefan Protopopescu figurează azi la loc de cinste în filele Istoriei Aviaţiei Române, fiind considerat unul dintre pionierii Aviaţiei Militare din ţara noastră.

Comandor PAUL SANDACHI ■

Ştefan Protopopescu (stânga), într-un grup de prieteni, în vara anului 1917

Youth in the front line

Transformation of the armed forces into a fully professional organization has been not an easy process which was developed some years ago while Romania made the appropriate preparations to adhere to North Atlantic Alliance. It has been an essential process due to both overall democratization and modernization of the Romanian society and also international political, economical and military realities.

This process has brought no major changes of the 1st Surface-to-Air Missile Brigade; at least in terms of the unit missions or training. But it has showed human resource management in a new light particularly when referring to young troops recruiting, employment and training.

Brigada 1 Rachete Sol-Aer

TINERI ÎN LUPTĂ

Profesionalizarea armatei este un proces conceput în urmă cu mai mulți ani, concomitent cu aderarea României la structurile Alianței Nord-Atlantice. Acest proces a fost necesar atât datorită democratizării și modernizării societății românești, cât și datorită realității politice, economice și militare internaționale, marcate de integrarea în NATO și de evoluția în plan general a armatei profesioniste. Până în prezent, profesionalizarea nu a adus, în cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer, schimbări majore la nivelul misiunilor unității sau în ceea ce privește instrucția trupelor, însă a pus într-o lumină nouă managementul resurselor umane și mă refer, în primul rând, la modalitatea de recrutare, angajare și instruire a tinerelor cadre.

Semne bune, semne rele

Existența și evoluția oricărei entități – indiferent dacă este vorba de o instituție bugetară sau privată – sunt strâns corelate, în societatea modernă, de dimensiunea bugetului alocat. Atunci când anul debutează cu o rectificare bugetară... negativă, o

Pentru soldatul Cristina Constantinescu, caroiajul nu mai are nici un secret

serie de planuri sunt abandonate sau, în cel mai bun caz, amânate. De acest aspect, mai puțin plăcut, nu a scăpat anul acesta nici Brigada 1 Rachete Sol-Aer. Există însă și motive de optimism, și despre acestea vom vorbi în continuare.

Astfel, spre sfârșitul anului trecut, o nouă serie de subofițeri și de SGV – soldați gradați voluntari au păsit pe poarta unității dornici de a-și aduce contribuția la bunul mers al lucrurilor prin exploatarea la maxim a cunoștințelor din propriile domenii de specializare: auto, comunicații și informatică, rachete sol-aer, radiolocație, NBC, poliție militară etc.

"În condițiile actuale, în care sistemul militar și, implicit și unitatea noastră, sunt supuse unui continuu proces de transformare și restructurare, orice om nou încadrat ne este de un real folos. Ne așteaptă un an deosebit de complex prin prisma misiunilor ce le avem de îndeplinit atât în planul instrucției, cât și prin prisma misiunilor ordonate. Mă refer, în principal, la misiunea de participare pentru asigurarea securității aeriene pe timpul summit-ului NATO de la începutul lunii aprilie. De asemenea, vom desfășura o serie de activități logistice de amploare, generate de desființarea unui batalion din compunerea actuală a brigăzii, concomitent cu posibila integrare a unui batalion de foc din garnizoana Brașov, în condițiile desființării Regimentului 11 Rachete Sol-Aer. În același timp, nu trebuie să facem rabat de la procesul de instrucție, iar în acest sens cea mai importantă activitate este exercițiul tactic cu trageri de luptă planificat a se desfășura în poligonul Capu Midia la începutul lunii mai", am aflat de la **colonelul Petrică Barbă-Lată,** locțiitorul comandantului.

Sergentul Iulian Gheorghe verifică funcționarea autotractorului ZIL 131

Subofițeri pe filiera indirectă

O structură de nivel brigadă presupune existența unei multitudini de specialități la nivelul corpului maiștrilor militari și subofițerilor. Astfel, în afară de specialitățile specifice armei (rachete sol-aer, radiolocație), există o serie de alte specialități (comunicații și informatică, auto, geniu etc.). Având în vedere dinamica organismului militar și deficitul de cadre la nivelul corpului maiștrilor militari și subofițerilor, o mare parte din această categorie de personal provine, în prezent, pe filiera indirectă.

Este cazul **sergentului Petre Eremia** care, după ce a lucrat mai mulți ani ca militar angajat pe bază de contract, s-a hotărât să facă pasul următor în cariera militară. Astfel, în urma absolvirii unui curs de transmisiuni a fost admis în corpul maiștrilor militari și subofițerilor, arma transmisiuni. Căsătorit și cu un copil, sergentul Eremia a făcut o pasiune pentru cariera de militar pe timpul efectuării stagiului militar. În timp, pasiunea s-a transformat în profesie,

Colonelul Petrică Barbă-Lată, locțiitorul comandantului Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer

iar visul de a fi cadru militar a devenit realitate. Munca, perseverența și conștiinciozitatea au făcut posibil ca sergentul Eremia să-și atingă scopul, iar respectul colegilor și prietenilor pentru munca depusă reprezintă cea mai mare răsplată pentru tânărul sergent.

Sergenții Lucian Tache și **Iulian Gheorghe** se cunosc de mici. Vecini într-un sat de lângă București, au mers împreună la școală, au fost camarazi pe timpul efectuării stagiului militar, iar acum sunt colegi de serviciu. Șoferi profesioniști de meserie, în anul 2002 au hotărât să încerce cariera militară. De șoferi este nevoie peste tot, au gândit ei. Și nu s-au înșelat. Dând dovadă de profesionalism și de fidelitate față de instituția militară, în anul 2007 comandantul unității i-a propus pentru a urma cursurile necesare admiterii în rândul cadrelor militare. Nici unul nu a ezitat, iar acum se felicită pentru opțiunea de a urma cariera militară. Între timp, sergentul Tache a absolvit și Facultatea de Geografie, specializarea turism, dar parcă tot de la volanul camionului e mai frumos să admiri peisajul. "Aici am posibilități multiple. Îmi pot dezvolta cariera militară într-o specializare care pentru mine este, mai întâi de toate, o pasiune", ne-a spus **sergentul Gheorghe**. "Nu trebuie uitată siguranța locului de muncă și statutul aparte pe care îl conferă ținuta militară", a completat sergentul Tache.

Soldații și gradații voluntari

Profesionalizarea Armatei României a vizat transformări profunde în ansamblul sistemului, al entităților luptătoare și la nivelul fiecărui element structural-funcțional, datorită, în primul rând, dispariției din cadrul organizației a militarilor în termen. Locul acestora a fost luat de către soldații și gradații voluntari.

În cadrul Brigăzii de Rachete Sol-Aer, această categorie de personal îndeplinește sarcini dintre cele mai diverse, de la asigurarea pazei obiectivului, până la încărcarea rachetei pe rampa de lansare.

Spre exemplu, **soldatul Cristina Constantinescu** este încadrată ca planșetist în punctul de comandă al brigăzii. O meserie dificilă și plină de responsabilități, având în vedere vârsta tinerei care abia a terminat liceul. Fire independentă, s-a decis să încerce o carieră militară în urma campaniei de recrutare promovată de Ministerul Apărării pe internet. A urmat pașii indicați și astfel a ajuns la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene de la Boboc, unde a urmat un curs de patru luni. "Consider că această funcție îmi oferă posibilitatea dezvoltării unei cariere pe termen lung. Pentru moment am făcut un prim pas, cu siguranță vor urma și alții. Dacă inițial a fost vorba mai mult de curiozitate, fiecare zi petrecută la locul de muncă mă convinge ca pe viitor să-mi doresc mai mult de la cariera mea militară", ne-a declarat cu mândrie, dar și cu speranță soldatul Constantinescu.

O echipă de transmisioniști profesioniști: soldatul Simona Ciobanu și sergentul Cristian Spiridon

Sergentul Lucian Tache – gata de plecare în cursă

Povestea de cătănie a **soldatului Simona Ciobanu** nu diferă foarte mult de cea a colegei sale. Din presă a aflat de campania de recrutare, a îndeplinit condițiile cerute, drept consecință a urmat un curs de patru luni în cadrul Centrului de pregătire pentru transmisiuni din Craiova. "Perioada de pregătire militară generală a fost ceva mai grea, însă specializarea transmisiuni mi se potrivește foarte bine. Nu știam prea multe despre tehnica militară, totul a început ca o mare provocare pentru mine, dar sunt sigură că am luat decizia corectă de a alege cariera militară. Sunt sigură că voi avea oportunitatea să avansez, ceea ce este foarte încurajator", este de părere soldatul Ciobanu.

În poligonul Capu Midia sunt dezvăluite toate secretele unei rachete

"Pe parcursul derulării sale, procesul de instrucție asigură însușirea corectă, treptată a cunoștințelor, fixarea și întipărirea acestora în structuri cu o anumită durabilitate, sistematizarea și resistematizarea continuă a informațiilor în funcție de eșalonarea lor în timp și de raporturile cu celelalte informații.

Conceperea și desfășurarea procesului de instruire în condiții cât mai apropiate de realitatea câmpului de luptă oferă posibilități de manifestare a inițiativei fiecărui militar în rezolvarea operativă a situațiilor create pe timpul aplicațiilor și exercițiilor tactice. Iar de acest aspect al dezvoltării deprinderilor fiecărui militar, în funcție de specialitatea aleasă, urmează a se ocupa cadrele noastre, care sunt foarte bine pregătite pentru fiecare tip de tehnică din dotare", ne-a asigurat **colonelul Petrică Barbă-Lată**, locțiitorul comandantului brigăzii.

Dincolo de aceste gânduri și speranțe, ceea ce merită observat este faptul că activitatea soldaților și gradaților voluntari este guvernată atât de legile „civile", cât și de cele militare. Spre exemplu, drepturile de asigurări sociale, inclusiv pensiile, sunt acordate în baza prevederilor legale privind sistemele publice de asigurări sociale. Cu toate acestea, încadrarea în condițiile de muncă se face conform legislației aplicabile cadrelor militare în activitate.

De asemenea, deși contractele sunt încheiate pe perioadă determinată (primul contract fiind pe patru ani, după care următoarele pot fi încheiate succesiv cu durate de la doi la trei ani fiecare), practic, o persoană poate fi o viață întreagă soldat sau gradat militar. Mai exact, până la atingerea vârstei limită de 40 de ani (în condiții stabilite prin ordin al ministrului apărării). După această vârstă, soldatul sau gradatul voluntar este trecut în rezervă și beneficiază de o serie de facilități care să-l ajute să rămână activ profesional. În principiu, va beneficia de măsuri de reconversie profesională, în condițiile stabilite pentru cadrele militare în activitate.

Căpitan MIRCEA BARAC ■

North of …South

FPS-117s are long range 3-D surveillance radars with integrated IFF representing the basic sensors of airspace surveillance system.

"Their reliability grants the operational team's value. It operates day and night. People's responsibility is not limited, quite the contrary. There are three most important requirements that each and every on-duty operational team must meet to choose the best operational mode the air picture or meteorological situation requires or quickly find the failures and remove them: special attention, good cohesion and detailed knowledge".

La Nord... de Sud

Pe o colină domoală de lângă Suceava, acolo unde drumurile de aer se închid cu traiectorii descendente și de unde alte traiecte își află originea, oamenii unei subunități de radiolocație își desăvârșesc profesia. Sub rosturi definite exact și cu temeinicia oamenilor așezați, profesioniștii din nordul Moldovei veghează cerul dimineților și, deopotrivă, taina nopților, acolo unde informația precisă, oportună și completă este parte definitorie pentru îndeplinirea misiunii structurii militare.

Maiorul Cristian Sălăgeanu – comandantul unității

Căpitanul Laurențiu Cervicescu

„Autoritatea rezultă din exemplu"

De departe, după ce lași în urmă drumul național Suceava–Botoșani, poteca despică dealul în două pe linia de împărțire a apelor, acolo unde haturile pământului parcelat al oamenilor fac priveliștea diversificată. Împânzită pe toată colina din partea estică a aeroportului Salcea, unitatea de radiolocație nu atrage atenția trecătorilor pasageri. Doar localnicii îi știu rosturile pentru că, în lunga timpului bătaie, și-au găsit drum la pământurile lor din jur, cu recolte ori pășuni. Unitatea, dispusă în trei locații diferite, adăpostind sistemele de radiolocație și clădirile adiacente, nu pare mare. Nici nu arată semne că ar fi o unitate militară. Pare loc gospodărit de oameni, spațiu viu peste încremenirea de gheață moale și lăptoasă a unei ierni blânde.

Din poartă, pe o alee îngustă, boltită deasupra de copaci, m-a "recuperat" un om al locului. Docil în urma lui, două direcții schimbate și trei uși deschise, un act lăsat la intrare și... iată-mă în fața comandantului.

Maiorul **Cristian Sălăgeanu**, în ciuda unei lejerități conferite de starea normală a oamenilor, care știu bine ce au de făcut și chiar fac foarte bine partea lor de misiune lângă toate misiunile armatei române, părea mulțumit. Mai puțin de el, înzecit mai mult de oameni. De oamenii lui. Puțini. Răspândiți în patru vânturi, dar buni !

– Cum se resimte, la capătul țării, transformarea Forțelor Aeriene?

– Punerea în funcțiune a sistemului FPS-117 s-a înscris între pașii decisivi ai Forțelor Aeriene pe drumul restructurării și modernizării. Începând cu anul 2001, unitatea noastră a suferit trei redimensionări, cu implicații nu foarte greu de anticipat: mulți specialiști au plecat, parte dintre ei în rezervă, iar cei mai mulți în posturi recomandate de pregătirea avută și de prevederile Ghidului carierei militare.

Sunt în această unitate din 1990 și vă mărturisesc

Radarul FPS-117 este un sistem de supraveghere a spațiului aerian bazat pe o rețea de antene care realizează explorarea electronică în elevație, concomitent cu rotirea continuă în azimut, pentru a asigura date tridimensionale și în timp real despre fiecare țintă aeriană. Fiabilitatea asigurată de tehnologia modernă este completată de orientarea, calibrarea și reconfigurarea automată a sistemului, precum și de monitorizarea funcționării și localizarea defecțiunilor efectuate sub controlul computerului.

Radarele FPS-117 sunt radare tridimensionale de mare distanță, care au intrat în înzestrarea Forțelor Aeriene Române începând cu anul 1998, îndeplinind cerințele de standard NATO, regăsindu-se în înzestrarea forțelor aeriene din SUA, Marea Britanie, Germania, Italia, Belgia, Turcia, Islanda etc. În întreaga lume sunt instalate peste 80 de sisteme.

Sistemul radar FPS-117 este destinat pentru:

– cercetarea spațiului aerian;

– descoperirea, urmărirea și identificarea mijloacelor aeriene care evoluează la distanțe de până la 450 km și asigurarea datelor tridimensionale despre acestea.

Sistemul asigură executarea supravegherii radar, controlul traficului aerian, dirijarea avioanelor proprii la interceptare și indicarea țintelor pentru sistemele de rachete sol-aer. Radarul FPS-117 este protejat împotriva contramăsurilor electronice și transmite în mod automat datele radar în rețeaua de comandă și control a Forțelor Aeriene, având posibilitatea de telecomandă și telecontrol.

că nu-i deloc plăcut să "îngropi" structuri una în alta, căutând mereu să împaci oamenii, să găsești resorturile care să-i facă să rămână radiolocatoriști. Să poată să-și facă profesia. Greu s-au pătruns de necesitatea REFORMEI. Însă FPS-117 rămâne simbolul schimbării.

– Concret, ce a vizat reorganizarea sistemului operațional?

– Reorganizarea sistemului de supraveghere a spațiului aerian a vizat și o uniformizare a înzestrării cu tehnică specifică, urmărindu-se ca fiecare poziție să dețină un radar de descoperire la distanțe mari, un radar de descoperire la înălțimi mici și medii și un radioaltimetru. Pentru subunitățile cu misiuni de sprijin informațional al acțiunilor aviației sau rachetelor sol-aer a mai fost prevăzut ca, pe poziția respectivă, să fie menținute în rezervă un radiotelemetru și un radioaltimetru, pregătite pentru funcționare, neîncadrate cu echipaj și care pot fi exploatate, la nevoie, de către echipajele radarelor din statul de organizare. Radarele

Maistrul militar Ciprian Cojocaru

FPS-117 sunt radare de supraveghere cu rază lungă de acțiune, 3-D, cu sistem IFF integrat și reprezintă senzorii de bază pentru sistemul de supraveghere a spațiului aerian.

– Totuși, oamenii sunt măsura tuturor lucrurilor...

– Trebuie să spun răspicat că la noi în unitate s-a structurat un colectiv bun. Cu o medie de vârstă de 36 de ani, oameni atașați acestei profesii, fără vicii, gospodari și statornici, au menținut această structură între cele care contează în "schema" operativă a Forțelor Aeriene. Nu sunt "harnici de rup hamul", dar muncesc. Onest. Bine. Curat. Profesionist. Ies din starea de izolare conferită de dispunerea locațiilor noastre prin pregătire. Prin valoare umană dovedită.

M.m. Claudiu Atomei

Nu știu dacă trebuie să spun asta, nu știu dacă poate fi un parametru de referință în aprecierea generală a unui colectiv, însă nu am semnat o sancțiune pentru un om din 1996... Poate de asta, începând cu cel mai "vechi" profesionist de la noi – maistrul militar clasa I **Marinel Vezeteu**, specialist radar FPS-117 – și încheind cu cei mai "noi" veniți – maistrul militar clasa a IV-a **Cătălina Ghimpu** și maistrul militar clasa a V-a **Flaviu Almășan** –, oamenii leagă înțelesuri și găsesc răspunsuri potrivite nevoilor lor. Sunt tineri. Au poftă de viață și de muncă. Sunt încadrați pe funcțiile lor, nu au

Maistrul militar Gheorghe Bădăluță

sarcini revenite din cumulul de funcții, iar acest fapt îi motivează. Poate și de asta la ultimul control de evaluare, din luna martie 2007, unitatea a obținut cele mai bune calificative.

Căpitanul **Laurențiu Cervicescu**, după un raid prin mai multe unități, s-a atașat de locul nostru începând cu anul 2004 și este astăzi locțiitorul comandantului.

– Care sunt obiectivele unității în legătură strictă cu stadiul de pregătire al personalului din subordinea dumneavoastră?

– Unitatea noastră are două obiective principale: operaționalizarea și modernizarea. Dacă modernizarea s-a realizat, prin deplina operativitate a radarului FPS-117, operaționalizarea este activitatea de pregătire a întregului personal pentru a atinge standardele de competență recunoscute. Chiar dacă, în urma evaluării din luna martie 2007, s-a demonstrat că personalul care încadrează unitatea este în măsură să își desfășoare activitatea la standarde NATO, pregătirea continuă. Avem oameni care știu să-și pună în valoare cunoștințele, dar și puterea de muncă. Se îngrijesc de cariera lor, urmează cursuri de specialitate, și deopotrivă, frecventează cursuri ale diferitelor facultăți civile. Nu stau, iar acest fapt înseamnă evoluție. Înseamnă structurarea unei echipe solide, de oameni competenți. Pentru că, lucru știut, în locații ca a noastră, echipa este cea care conferă valoare întregii structuri.

Șeful formației operare radar FPS-117 este căpitanul **Corneliu Horodenciuc**. Familiarizat cu acest sistem încă de la intrarea în înzestrare, astăzi conduce o echipă de oameni care țin viu un mijloc sofisticat de urmărire a spațiului aerian 24 de ore din 24, cu ture operative bine închegate. Vorbește rar, apăsat și are ce spune. Despre saltul imens de la radarele analogice la cele digitale, despre fiabilitate și ușurință în exploatare, despre circuite de rezervă dublate ori triplate, asistate de calculator acolo unde aprecierea umană poate fi subiectivă, despre un procentaj de disponibilitate de peste 95%. Practic, sistemul este oprit doar pentru lucrări de întreținere planificate, activitatea umană rămânând una de intervenție temporară. De supraveghere și control. Poate de aceea îi vine foarte ușor să vorbească despre oamenii lui, de la maistrul militar clasa a II-a **Ciprian Cojocaru** la caporalul **Doru Dochițel**, de la maistrul militar clasa a II-a **Gheorghe Bădăluță,** la caporalul **Viorel Bodnariuc** sau la sergentul major **Doru-Ciprian Veringu**. Toți fac o echipă. Totdeauna tonul general, echipa îl dă. Iar el crede că, în fapt, evaluarea structurii lor a însemnat „proba de suflet a coeziunii și pregătirii oamenilor în jurul unui ideal. Am dovedit că putem utiliza radarul cu maximă eficiență. Personalul care încadrează formațiunea operare radar este foarte bine pregătit din punct de vedere tehnic, al cunoașterii limbilor străine, al utilizării tehnicii de calcul și de comunicații. Oamenii au dat dovadă de dinamism, de dorință de cunoaștere și de atingere a unor performanțe care să le permită să își desfășoare activitatea corespunzător. Poate de asta nu-i trebuie cuvinte alese ca să surprindă o realitate evidentă. Fiabilitatea dă valoare și echipei operative. FPS-117 lucrează zi și noapte. Nu-i micșorată răspunderea oamenilor, dimpotrivă. Alegerea regimului de funcționare în funcție de situația aeriană sau meteorologică, ori diagnosticarea rapidă a distorsiunilor de funcționare urmată de înlăturarea lor rapidă, impun atenție sporită, coeziune și cunoaștere pentru fiecare tură operativă.

Căpitanul Corneliu Horodenciuc

Legături nevăzute

Înainte de plecare, comandantul a ținut să nu uite a spune ceva despre oamenii „care ne pun aproape" – Compartimentul informatică și Comunicații. Care fac bune legăturile între noi și duc până departe strădania noastră de militari. Avea să scoată din memoria afectivă numele maiștrilor militari **Claudiu Atomei**, **Marian Lămășanu** și **Gabriel Herdeș**, toți trei dintre cei care dau viață circuitelor. Care aduc lumea mai aproape prin vorba trimisă și fac distanțele mici prin imaginea afișată.

Scurt, precis și oarecum bucuros, mi-a vorbit despre un soi de orgoliu profesional, care izvorăște din dragoste de profesie și... din patriotism. L-am privit atent! „Da, din patriotism. Pentru că aceasta este prima condiție a militarului român." Am înțeles, am salutat respectuos și, pe aleea cu boltă de crengi, am plecat.

Lor și deopotrivă tuturor din acel capăt de țară, un gând bun de la sud.

Comandor (r)

DUMITRU BERBUNSCHI ■

Fresher at Air Force Academy

Professional education and grooming systems have always been a focal point for the changes and transition to a knowledge-based economy and society which calls for a constant adaptation. Memorandum of the European Commission serves as a means for expressing several training-related key messages such as: new basic skills for everybody, increase investments in human resources, encourage creativity and innovation in teaching and learning, harness gained skills and knowledge, re-consider professional orientation and counseling.

On this line, teaching plans and programs and other regulations governing the educational process in Air Force Academy, that is the educational curriculum, have been developed to meet the specific training needs of the Air Force officers while complying with national legislation and in line with both NATO and European guidelines and International Civil Aviation Organization. The major goal is to achieve an educational system compatible with practical and theoretical training doctrines and procedures of the Allied military forces.

BOBOC LA ACADEMIA FORȚELOR AERIENE

Sistemele de educație și formare profesională se află în mijlocul schimbărilor și tranziției către economia și societatea bazate pe cunoaștere, fapt ce impune adaptarea lor continuă. Astfel, mesajele-cheie ale Memorandumului Comisiei Europene privind învățarea pe tot parcursul vieții sunt: noi competențe de bază pentru toți, realizarea unor investiții superioare în resurse umane, încurajarea inovației în predare și învățare, valorizarea învățării, regândirea orientării și consilierii.

În acest sens, planurile de învățământ și programele analitice, celelalte documente de organizare și desfășurare a învățământului în Academia Forțelor Aeriene, altfel spus, curriculum-ul educațional, au fost elaborate în acord cu nevoile specifice de pregătire a ofițerilor din Forțele Aeriene, dar cu respectarea reglementărilor naționale în domeniu și corelate cu cerințele Uniunii Europene și ale NATO, precum și cu cele ale Organizației Internaționale a Aviației Civile, pentru compatibilizarea întregului învățământ cu conținutul, metodele și procedurile de instruire existente în armatele aliate.

Fiecare zi începe cu DEȘTEPTAREA!!!...

Zgomotul strident și continuu al soneriei sparge liniștea ce veghease peste noapte în incinta Academiei. Temperatura, cu mult sub zero grade, ascute sunetul care se propagă cu dușmănie printre clădiri. În pavilionul cu dormitoarele studenților, plantonul și studentul de serviciu strigă: „Deșteptarea!!!", alergând dintr-un capăt la celălalt al coridorului. Doar câteva secunde și visele de peste noapte sunt înlocuite de realitatea unei noi zile. În dormitoare, studenții renunță instantaneu la căldura așternuturilor și încep să se echipeze. Cu ochii încă lipiți de somn, unii blestemă soneria, alții – decizia de a frecventa o academie militară. Sunt și câțiva pentru care trezirea la ora șase nu este un coșmar, iar pentru ei calvarul colegilor devine prilej de amuzament.

La ora șase și cinci minute, fiecare grupă de studenți se află pe locul de înviorare. Echiparea sumară și frigul de afară îi aduc pe toți la viață. Întâi se fac exerciții motrice, după care se trece la alergare.

Studentul Marius Holuba nu este absolventul unui colegiu militar. Pentru el, cele câteva luni trecute de la admiterea în Academie au însemnat o experiență nouă, total diferită de ceea ce se aștepta. Ca student militar, a trebuit să îmbine rigoarea și disciplina militară cu cerințele unui mediu universitar, lucru nu tocmai ușor. Din fericire, aproape jumătate din promoție se află în aceeași situație, așa că adaptarea la sistem s-a făcut mult mai ușor. A învățat multe despre regulamentele militare de la **Alexandra Leta,** o colegă de grupă absolventă de liceu militar și una dintre voleibalistele de bază ale echipei Academiei. Chiar dacă se află în grupa de artilerie și rachete sol-aer, se înțelege bine cu **Claudia Voicu,** de la grupa de aviație, dar și cu **Mădălina Cincan, Andrei Obreja** sau **Cătălin Ciubotaru,** de la grupa de controlori trafic aerian.

Un prieten comun – avionul

De altfel, în scurt timp, s-au legat prietenii foarte strânse între absolvenții de licee militare și cei ai liceelor civile. Apoi, prezența fetelor într-un mediu cazon pare a avea un efect stimulativ asupra coeziunii grupului.

În drum spre dormitoare, după cele trei ture de platou, studenții sunt mult mai veseli decât în urmă cu 15 minute.

– Ce faci, Marius, ai reușit aseară să te pregătești pentru parțialul de azi? Era vocea Claudiei, o fată pe cât de firavă, pe atât de ambițioasă și de hotărâtă. Făcuseră cunoștință astă vară, în timpul probei sportive când, deși cu o gleznă luxată, Claudia a reușit să intre în barem. Ulterior, avea să afle că tatăl ei fusese pilot, copilăria și-o petrecuse lângă aerodrom, iar visul ei era să devină pilot de vânătoare.

– Niciodată nu mă simt cu adevărat pregătit pentru un examen, mulțumesc de întrebare. În schimb, sunt în fiecare dimineață pregătit să fac sectoare, răspunse Marius cu o voce ironică.

– Ți-am explicat, face parte din educația pentru viață, soția ta va fi foarte mândră de tine pentru cât de ordonat o să fii, îl tachină Claudia.

Pentru sectoare există un timp special destinat în fiecare dimineață, după înviorare și efectuarea igienei personale și până la micul dejun. LM-iștii (absolvenții de colegii militare) sunt obișnuiți cu acest ritual, ceilalți încă nu înțeleg foarte bine rostul respectivului "calvar". Marius se amuză mereu când se gândește ce nedumerit a fost în primele zile, în momentul în care se făcuse repartiția sectoarelor. "Sectoarele reprezintă una din activitățile educative în sistemul militar. Este un fel de educație pentru

viitor. Să fii ordonat, să menţii curăţenia acolo unde locuieşti, să respecţi efortul celor din jurul tău", îi explicase Claudia. La acest aspect, norocoşii se bucură de sectoarele interioare (dormitoare, holuri, săli de clasă etc.), iar ghinioniştii susţin povara sectoarelor exterioare (alei, platou, borduri), care sunt la vedere şi unde tot timpul există frunze ce trebuie măturate, zăpadă de înlăturat, pomi sau borduri de văruit etc.

Ce nu înţelege Marius în ruptul capului este de ce trebuie să intre la masă cu formaţia. În coloană, unul câte unul. La ce ar putea ajuta regula asta? Cu siguranţă, nu la digestie. Poate mai important ar fi dacă cineva chiar s-ar ocupa la modul serios de calitatea mâncării. Sau de cei care o prepară.

Liniște! studenții au examen

Deoarece este destul de ciudat faptul că aceeaşi mâncare, gătită de persoane diferite, are gusturi diferite. Adică, nu se foloseşte mereu aceeaşi reţetă şi aceeaşi cantitate de alimente? De la colegii mai mari a auzit că rareori mâncarea o să fie aşa cum ar trebui. Comandanţii le-au explicat faptul că acest aspect este gestionat printr-o firmă privată, printr-un contract de externalizare a serviciilor. Dar oare, în acest contract, nu sunt stipulate clar nişte condiţii privind cantitatea alimentelor şi calitatea serviciilor? Ei, cei de anul întâi, în special cei proveniţi de la colegii civile, nu au înţeles foarte bine cum stă treaba asta cu externalizarea, din moment ce nu este eficientă. Dar au primit asigurări că vor înţelege în timp. Aşa să fie oare?

...continuă la cursuri...

După micul dejun urmează întâlnirea cu "dădacele" pe linie militară, respectiv comandanţii de plutoane. Fiecare grupă este aliniată, se efectuează inspecţia de dimineaţă. Se verifică starea ţinutei, a pantofilor, tunsoarea, existenţa documentelor etc. Studentul Obreja este nebărbierit în această dimineaţă, aşa că este trimis la dormitor să remedieze situaţia.

– Pe ziua de azi, adio învoire, Adi, şuşoteşte Cătălin în formaţie.

– Nu neapărat, locotenentul s-ar putea să-l ierte de data asta, îşi dă cu părerea Mădălina.

– Poate. Dacă nu a aflat că a întârziat şi aseară la apel, completează Cătălin.

– A, dacă află, cred că Adi va exersa întoarcerile din mers toată după-amiaza, iar mâine va da examen din RG-5 (Regulamentul disciplinei militare), încheie Mădălina zâmbind.

Pentru absolvenţii colegiilor militare, deplasarea cu formaţia sau respectarea regulamentelor militare de către cei proveniţi de la colegii civile reprezintă o sursă de distracţie permanentă. Trecerea la sistemul de învăţământ în conformitate cu prevederile Declaraţiei de la Bologna (studii superioare cu durata de 3 ani, urmate de masterat) a redus mult din programa unor discipline. În acest context, nici timpul alocat pregătirii militare nu a rămas neafectat, comandanţii de plutoane fiind nevoiţi să le creeze studenţilor deprinderi militare mai mult în timpul liber.

La ora opt, toată lumea se află în sălile de clasă. Urmează patru cursuri a câte 90 de minute, cu pauză de zece minute între ele. După primele două cursuri există o pauză mai mare pentru servitul unei gustări. Prilej de a mai schimba o impresie sau, pentru cei care au fost plantoane în timpul nopţii, de a aţipi câteva minute cu capul pe bancă. De multe ori, oboseala învinge foamea.

– Ce curs aţi avut, Claudia?, se arată curioasă Alexandra.

– Mecanică şi rezistenţa materialelor. Urmează Matematici aplicate, apoi Mecanisme şi organe de maşini. Iar mâine avem Fizică, Tehnologia materialelor şi Geometrie descriptivă şi tehnică asistată de calculator. Eu nu înţeleg un lucru. Dacă tot facem atâtea materii tehnice, de ce nu o să obţinem o licenţă în inginerie, ci una în management?

– Păi nu ai înţeles că noi trebuie să fim pregătiţi să fim lideri, să conducem? Pentru asta avem cursuri de Managementul organizaţiei militare, Sociologie şi psihologie socială, Drept umanitar, Limbi străine, Pedagogie sau Comportament organizaţional,

Amintire din anul I

interveni în discuţie Cătălin, student în grupa de controlori trafic aerian.

– Tot ce vreau eu să conduc, deocamdată, adică să pilotez, este avionul. Iar pentru asta nu am nevoie de zeci de cursuri care nu-mi vor folosi niciodată. Eu vreau cât mai multe cursuri care să mă facă să înţeleg avionul, indiferent dacă sunt din domeniul tehnic, electronic sau informatic. Important este să aibă legătură cu avionul. Cu ce mă ajută pe mine sociologia, de exemplu, la manşă? Cel puţin la nivelul acesta, cred că avem prea multe materii care nu au legătură cu viitorul nostru, este părerea fermă a Claudiei.

– Asta este opinia ta. Dar eu, de exemplu, care am ca specialitate artilerie şi rachete sol-aer, voi lucra mai mult cu oamenii. Eu va trebui să formez, să coordonez o echipă de militari. Apoi, chiar şi în societatea civilă, consider că mă va ajuta mai mult o licenţă în ştiinţe manageriale decât în inginerie. În primul rând că abilităţile mele sunt mai mult de manager, decât de inginer, a parat Marius părerea Claudiei.

– Dar tocmai din acest motiv există masterate, cursuri postuniversitare şi aşa mai departe, nu? Ca fiecare să se specializeze, după licenţă, în domeniul care îl reprezintă. Sau, cel puţin, dacă tot vom avea materii diferite, în funcţie de specialitate, iar la licenţă vom susţine examene tot din materii de specialitate, de ce să nu fim licenţiaţi fiecare după specificul armei?, întrebă retoric Mădălina, studentă la grupa de controlori trafic aerian.

***

În cancelarie, la una dintre şedinţele corpului profesoral, zarvă mare de opinii şi păreri. Comandantul Academiei, **comandorul prof. univ. dr. Gabriel-Florin Moisescu,** numit în funcţie la începutul anului universitar, doreşte un bilanţ presesiune cu reprezentanţi ai profesorilor din toate catedrele.

– Stimaţi colegi, în cursul acestui semestru am observat modul de lucru în Academie. Cu cele mai multe aspecte sunt de acord, altele însă, cred că vor suferi modificări dacă dorim să obţinem performanţe în ceea ce priveşte procesul de învăţământ. După sesiune vom analiza şi vom stabili exact măsurile ce se impun, însă aş dori să fac câteva precizări încă de pe acum. În primul rând, din semestrul următor nu vor mai exista câte 10 ore de cursuri pe zi. Un program în care se predau cursuri de la 8 dimineaţa şi până la orele 20 nu este pedagogic, în primul rând. Ce randament ar putea avea un student căruia i se oferă atâta informaţie într-o singură zi? Când să acumuleze, când să sedimenteze, când să aprofundeze? Nu trebuie să uităm că programul lor înseamnă, chiar şi în aceste condiţii, mai mult decât cursuri. Trebuie ca, în paralel, să-şi dezvolte şi aptitudinile necesare profesiei militare. Înţeleg că există materii la care o parte dintre studenţi nu vor face faţă în sesiune. Poate o parte din această stare de lucruri ne aparţine şi trebuie s-o remediem.

– Domnule comandant, în ceea ce priveşte programul aveţi dreptate. Sistemul cursurilor de 90 de minute, în locul a două ore de câte 50 de minute, este mult mai eficient. În ceea ce priveşte modul de susţinere al cursurilor şi al examenelor, acesta este stabilit de către fiecare cadru universitar în parte pentru cursul pe

care îl susține. Alinierea conținutului învățământului la cerințele și standardele Uniunii Europene, în spiritul Declarației de la Bologna, a presupus o reanalizare a tematicii fiecărui curs, în condițiile scăderii numărului de ore alocate. În acest sens, a primat realizarea unei concordanțe depline între domeniul de licență, conținutul propriu-zis al învățământului universitar și modelul absolventului Academiei Forțelor Aeriene, prin realizarea unei instruiri corelate cu standardele euroatlantice, dar și cu nevoile specifice structurilor operaționale din Forțele Aeriene. Poate că nu există, încă, o corelare foarte bună între pregătirea universitară, care ar trebui realizată în cadrul Academiei, și pregătirea de specialitate, care ar trebui realizată în Școala de Aplicație. De asemenea,

Studiul – activitate de bază a studentului din AFA

dotarea insuficientă a laboratoarelor și lipsa softurilor educaționale, necesare pentru a suplini reducerea numărului de ore alocat unor cursuri, afectează calitatea procesului de învățământ, a explicat situația profesorul universitar **dr. ing. Ion Dinescu,** secretarul științific al Senatului Academiei.

– La nivelul catedrei de electronică și informatică, unde există cursuri din care se va susține examenul de licență (Sisteme automate – pentru specializarea artilerie și Sisteme de reglare și urmărire automată – pentru arma radiolocație), fiecare cadru a asigurat suportul de curs pentru materia predată. De asemenea, o parte a profesorilor realizează evaluarea permanentă a studenților în timpul semestrului, prin susținerea de examene parțiale. Se pare că această metodă de evaluare continuă reprezintă cea mai bună soluție pentru a asigura un proces de învățământ eficient, a prezentat modul de lucru în cadrul catedrei pe care o conduce **locotenent-colonelul conf. univ. dr. ing. Marian Pearsică.**

– În cadrul catedrei de științe fundamentale s-a optat pentru o evaluare preponderent orală, în detrimentul examenelor scrise. Am considerat că această abordare a verificării cunoștințelor studenților va constitui un factor stimulativ și, totodată, va contribui în sens pozitiv la relația profesor-student în timpul semestrului. Având în vedere că materiile catedrei noastre se predau în primul an de studiu, chiar în primul semestru majoritatea, când nu există încă o coeziune foarte mare la nivelul grupului de studenți, această metodă de examinare a avut drept rezultat un grad mare de promovabilitate, a explicat **conf. univ. dr. Doru Luculescu,** șeful catedrei.

– Domnule comandant, nu studenții sau modul lor de pregătire reprezintă problema. Ei vin aici pentru un ideal, pentru a-și atinge un scop în viață. Însă acest ideal profesional, la care aspiră în momentul în care au decis să opteze pentru o carieră militară, trebuie întreținut, pe perioada studiilor, de către noi, dascălii lor. Ei vin cu ambiția și dorința de a realiza ceva, noi trebuie să avem experiența, inteligența și metodele didactice necesare pentru a întreține sau chiar amplifica această pasiune a lor. Mai mult, trebuie să urmărim modul în care studenții socializează atât între ei, cât și în societatea civilă. Dacă nu reușim să realizăm acest lucru și ne rezumăm la a avea performanțe didactice apelând doar la conștiința lor, fără a ne implica, fără a le înțelege toate nevoile specifice vârstei, fără a-i ajuta efectiv să înțeleagă și să se integreze în sistem, înseamnă că eșecul este al nostru, este de părere **lectorul univ. dr. Diana Ilișoi.**

– Exact asta vroiam să scot în evidență. Noi trebuie să ne canalizăm toată energia și resursele de care dispunem, în calitate de comandanți și de profesori, pentru a-i înțelege și a-i ajuta pe studenți. Pentru a-i ajuta să obțină performanțe trebuie să ne axăm mai mult pe nevoile lor, să nu ne limităm la relații impuse de norme și de reguli. Trebuie să avem inteligența să vedem și să acționăm dincolo de limitele formale ale triadei profesor – comandant – student, a concluzionat comandantul Academiei.

...și se încheie după apelul de seară

Imediat după cursuri se ține raportul cu comandanții de grupe, moment în care se anunță învoirile, serviciile (plantoane, sergent de serviciu etc.), programul zilei în continuare. Sunt atenționați studenții care nu au lăsat ordine în garsoniere, se informează dacă sunt modificări ale programului etc. Urmează masa de prânz, după care ziua continuă cu timp la dispoziție, cu studiu, activități sociale, activități sportive etc.

– Ce faci, Marius, în după amiaza asta? Ai timp să mergem la sala de forță?

– Îmi pare rău, Andrei, acum trebuie să ies până în oraș, să returnez cărțile împrumutate de la biblioteca județeană. Dar dacă mă întorc în timp util, cu plăcere.

– Merg eu la sală, se oferi Cătălin, dar nu stau mult, pentru că am de recuperat la Mecanică și rezistența materialelor. Mă omoară cursul ăsta și peste două zile am examen. Sunt cam în urmă cu materia, sper să nu am probleme.

– Lasă că te descurci tu, nu-ți mai face griji, îl încurajă Alexandra. Mai rău este că a început să ningă, așa că diseară sau mâine dimineață vom avea "curs" de înlăturat zăpada de pe alei, observă aceasta în timp ce trecu pe lângă cei doi în drum spre sala de sport, unde avea antrenament echipa de volei.

– Ați văzut-o cumva pe Claudia? îi întrebă Mădălina. Mi-a promis că mă ajută la proiectul de la cursul de Mecanisme și organe de mașini, dar nu este în cameră.

– Da, am vorbit cu ea mai devreme. Se ducea spre laborator să lucreze la proiect. O găsești acolo. Tu ce faci în week-end? Mai mergi la schi sau nu ți-a plăcut data trecută?

– Ba da, mi-a plăcut, chiar dacă am stat mai mult pe jos. Sper să învăț să schiez iarna asta. Vreau să profit de faptul că mergem cu grupa, iar domnul locotenent chiar ne este de ajutor. Și dacă nu învăț acum, când avem schiuri și profesor la dispoziție, nu știu dacă voi învăța altă dată. Andrei, dar tu de ce nu ai venit aseară la teatru? Nu-ți place să mergi cu grupa sau ai avut altceva mai bun de făcut?

– Sunt cam în urmă la câteva materii pentru sesiune. Perioada în care am avut cursuri de dimineața până seara m-a dat peste cap, iar acum încerc să recuperez. Mai mult, eu am avut de studiat și regulamente militare, spre deosebire de voi, cei care ați absolvit colegii militare și sunteți familiarizați deja cu ce înseamnă disciplina militară. Plus adaptarea propriu-zisă. Sectoare, servicii, program strict, la cursuri profesorii te iau de bun, în restul programului comandanții te iau de odihnit și-ți mai dau o sarcină...

– Înțeleg. Oricum, bine că s-a renunțat la programul ăla. Nu știu câți am fi făcut față și cu ce ne-am fi ales, realist vorbind. Zece ore de cursuri pe zi chiar erau prea multe. Eu am stat aproape în fiecare week-end să învăț, în perioada aia, altfel mi-ar fi fost foarte greu acum.

– Oricum, să știi că este o diferență între colegiul militar și academie, interveni Cătălin. Acolo ni se spunea tot timpul ce să facem. Aici se încearcă o responsabilizare a noastră. Avem, totuși, posibilitatea de a ne gestiona, oarecum, timpul liber. Mai mult, dacă ai observat, nu ți se impune ce trebuie să faci, ci ți se explică ce e bine și ce nu. Este o diferență de atitudine în relația comandanți-studenți. Noi, cei care am absolvit colegii militare, o sesizăm mult mai bine.

– Probabil. Oricum, nu pot să zic că este ceva imposibil, dar nici foarte ușor nu este să fii student militar. Sincer, mă așteptam să fie chiar mai greu, concluzionă Marius, înainte ca fiecare să-și vadă de treburile lui în continuare.

Oficial, programul unei zile se încheie o dată cu efectuarea apelului de seară de către ofițerul de serviciu. Din acel moment, cine mai are energie învață, se uită la televizor sau citește o carte. Totul în liniște, însă, deoarece majoritatea se culcă, iar noaptea este foarte scurtă. Urmează o altă zi, cu un program la fel de încărcat. Se pare că nimic nu se obține fără sacrificii.

Căpitan

MIRCEA BARAC ■

Joaca – o formă de a eluda spiritul cazon

Orizonturi Albastre

Mărturisesc, prin natura sa, meseria de pilot se compune din ore fixe, unelte iscate din inteligența acestei planete și perfecțiune umană urcată pe cer. Pilotul – punctul fix din cercul larg al meridianelor profesiei – leagă corzile truditorilor pe aer și răsfrânge peste lume acordurile zborului. Cu timp, cu avioane, cu zbor. Ecou de întoarcere și gând bun spre alte plecări.

Surprinzător de pregnantă este totdeauna starea de timp. Din lume, de acasă, de peste tot. Foarte des, în avion, devine starea de spirit a omului, străbătută fiind mereu de optimism, niciodată de tristețe, uneori de melancolie și doar rareori de indiferență.

Zborul se definește, mai mult decât oricare dintre profesiile lumii contemporane, ca starea de timp ancestrală precum o punte suspendată între trecut, prezent și viitor, între depărtare, apropiere și iar depărtare, între așteptare tainică și regăsire, între noapte și zi, între clipă, secundă și trecere.

Când zborul te prinde, avionul te leagă de cer în felul lui izbăvitor, iar timpul bate secundele cu ritmul pașilor plecării tale, acoperind forfota lumii cu înțelesuri dobândite, iar în urmă răsfirând pletele apusului cu gesturi moi, de revenire. Poate un gând rămas, poate un zbor zidit, poate chipul drag după o perdea de borangic.

Dincolo de sferturile de ceas academice, de orele păgâne furate nopților ori de promisiunile vlăguite ale primejdioaselor pendulări pe ceruri războinice, am deprins un rost: nu pot să scriu cu vorbe netrăite. Așa cum nu am putut să zbor cu jumătăți de măsură. Iar toate acestea, tot de la avion vin.

Închis ca într-o cochilie de chihlimbar, cu viteze care fac privirea să se îngusteze și mușchii să vibreze sub costume capronate, rostogolești bulgărele timpului în văile cerului ca să aduci acasă un pumn de praf de stele presurat de pe Lună. Să treci sămânța în rod, să împlinești un destin uman, un rost lumesc ori o poruncă. Toate, dar absolut toate, se adună și înscriu într-un testament nedescifrat încrustat pe trup, pe obraz și în minte, ca urmele roșiatice săpate în carne de corsetul suprasarcinii: ce ai zburat, zburat rămâne. Și timp, și avion, și om.

Comandor (r)
DUMITRU BERBUNSCHI ■

În România se fabrică un nou model de avion de bombardament. La primul zbor de probă, avionul se prăbușește, cutiile negre sunt distruse, nimeni nu poate trage nici o concluzie asupra catastrofei. Comisie de la Ministerul Apărării. Singurul martor ocular e badea Ion, cioban în sat.

– Spune, baciule, îl întreabă un colonel, ce-ai observat?

– Apăi, domnie dragă, o hărăbaie sbura, când numa' ce o pălălaie s-o aprins. No și unde nu s-o țipat hărăbaia în gios...

– Baciule, nu înțeleg nimic din ce-mi povestești, fii te rog mai clar!

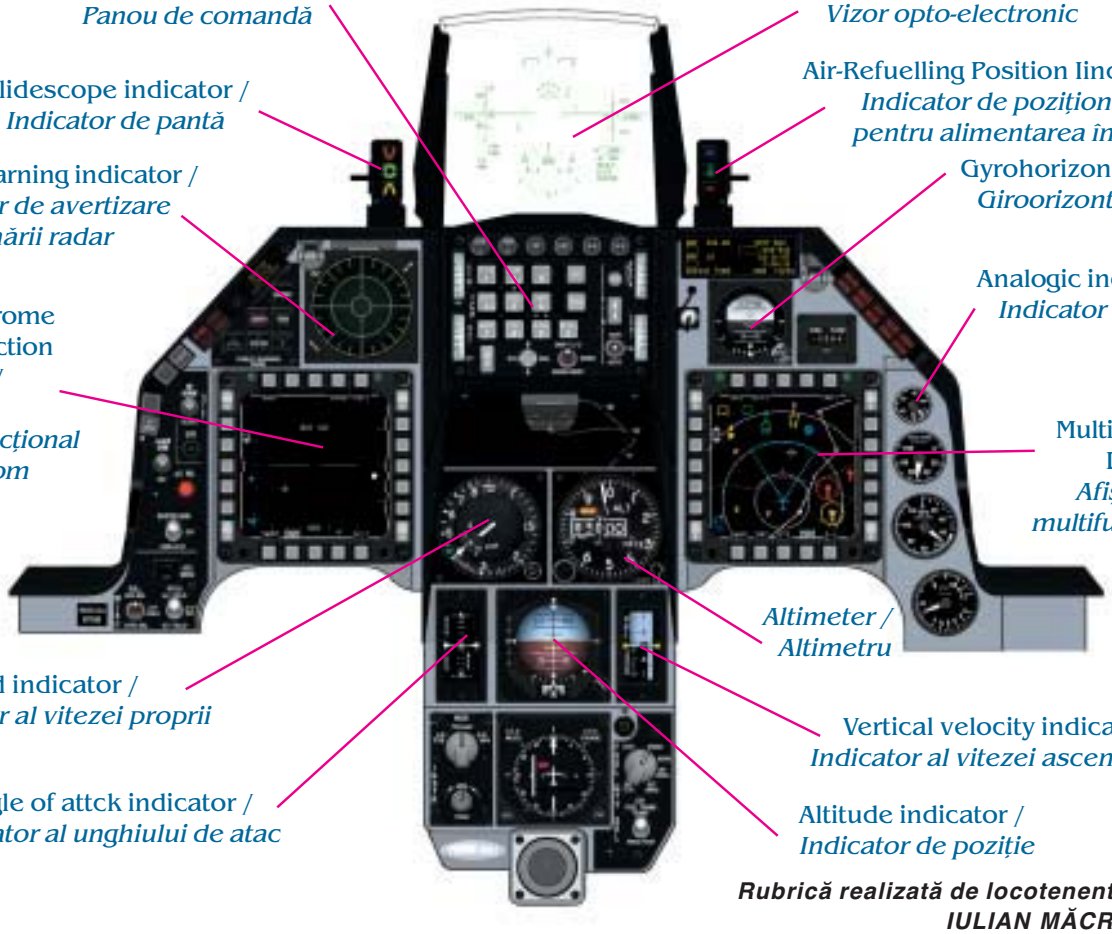
– Păi bine, domne dragă, de ce nu spui așa? Ieri, la orele 14 p.m. un bombardier, greșind unghiul de nutație cu cel de precesie, o intrat într-o vrie greu controlabilă, a pierdut în acel context regretabil altitudine, astfel încât s-a produs acest regretabil eveniment.

– Baciule, mă uimești, spune colonelul, de unde știi termenii aceștia?

– Ha! Ha! D-apăi când io ieream comandant de escadrilă, matale erai cioban, ca mine!

AIR DEFENCE TERMINOLOGY

AVIONICS / *APARATURA DE BORD*


Control panel / Panou de comandă
Head-up display / Vizor opto-electronic
Glidescope indicator / Indicator de pantă
Air-Refuelling Position Iindicator / Indicator de poziționare pentru alimentarea în aer
Radar warning indicator / Indicator de avertizare al iluminării radar
Gyrohorizon / Giroorizont
Analogic indicator / Indicator analogic
Monochrome Multifunction Display / Afișaj multifuncțional monocrom
Colour Multifunction Display / Afișaj color multifuncțional
Altimeter / Altimetru
Airspeed indicator / Indicator al vitezei proprii
Vertical velocity indicator / Indicator al vitezei ascensionale
Angle of attck indicator / Indicator al unghiului de atac
Altitude indicator / Indicator de poziție

Rubrică realizată de locotenent-colonel IULIAN MĂCREANU ■